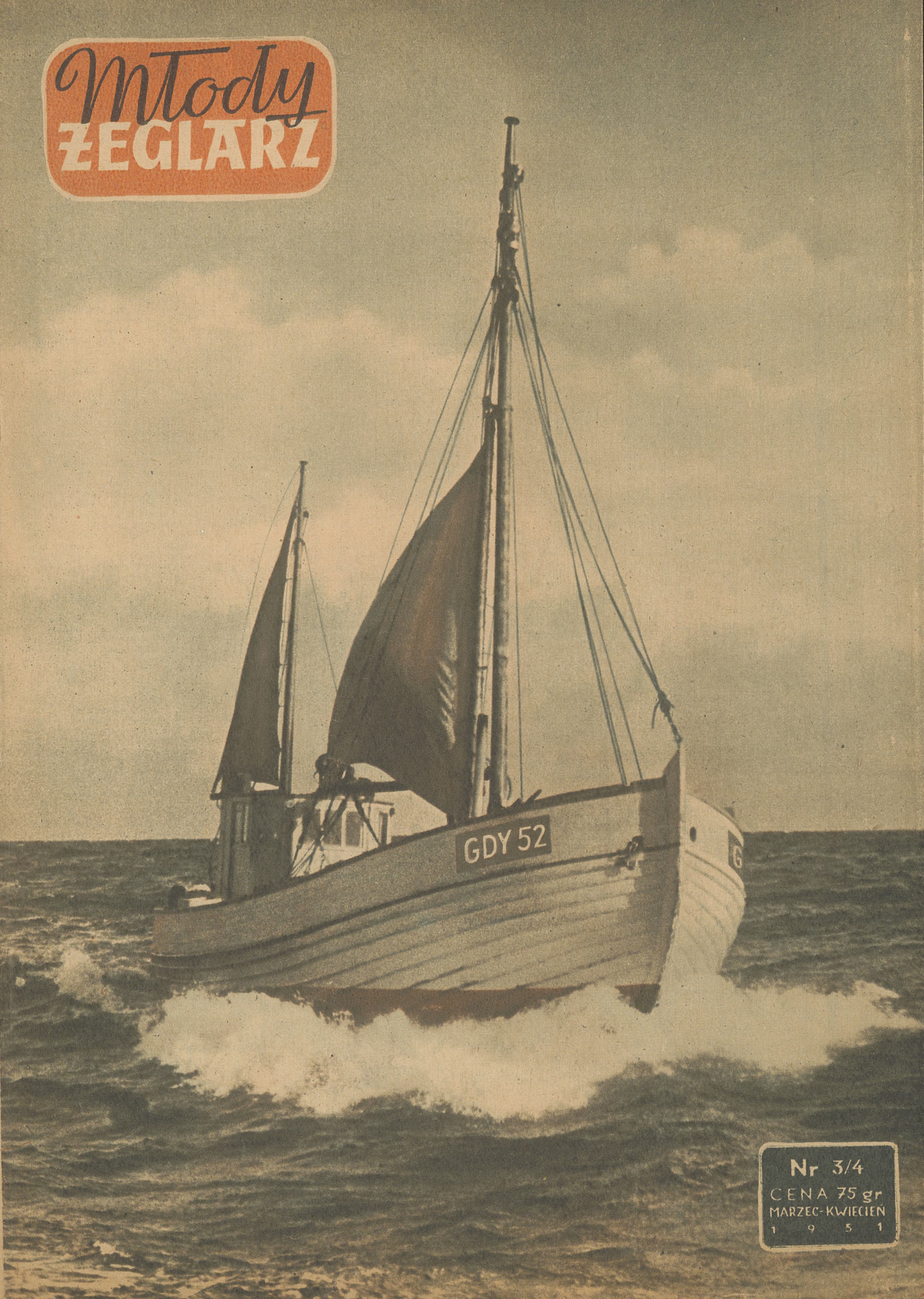
Młody ŻEGLARZ



Nr 3/4
CENA 75 gr
MARZEC-KWIECIEŃ
1 9 5 1

NA MORSKIM HORYZONCIE

Pracownicy morza — marynarze, robotnicy portowi, inteligencja techniczna i naukowa z entuzjazmem przyjęli uchwały VI Plenum KC PZPR, na którym postanowione zostało zagadnienie Frontu Narodowego do walki o Pokój i Plan Sześcioletni. Zrealizowanie uchwał VI Plenum KC PZPR pozwoli pracownikom morza jeszcze szybciej i efektywniej wykonać zadania postawione przed nimi na odcinku gospodarki morskiej.

Zadania stojące przed Narodem w obliczu walki o Pokój i Plan Sześcioletni nakreślił na Plenum przewodniczący KC PZPR Bolesław Bierut, który konieczność sformowania frontu narodowego określił następującymi względami:

PO PIERWSZE — obecna sytuacja międzynarodowa, kiedy imperializm mobilizuje wszystkie siły do nowej agresji, stawia przed nami nowe wielkie zadania, wymaga od nas jak największego skupienia wszystkich naszych sił i uruchomienia wszystkich rezerw.

PO DRUGIE — agresja imperialistyczna zagraża zdobyczom i osiągnięciom mas pracujących i godzi równocześnie w byt narodu polskiego i jego niepodległość.

PO TRZECIE — sytuacja wymaga udoskonalenia uzbrojenia politycznego naszej Partii, aby ją uczynić zdolną do wielokrotnego zwiększenia swej aktywności i zdolności mobilizacyjnej.

PO CZWARTE — nasza klasa robotnicza zahartowana w walkach w ciągu dziesięciołeci, sprawując dyktaturę proletariatu dokonuje przeobrażenia oblicza narodu i dojrzała do poprowadzenia za sobą narodu na platformie walki o pokój i Plan 6-letni.

Młodzież Wybrzeża zrzeszona w ZMP i młodzież niezrzeszona zobowiązuje się wytężyć swe siły, aby na powierzonych jej odcinkach przyczynić się do realizacji uchwał VI Plenum KC PZPR.

ŻYCIE PORTÓW

Dla uczczenia 33 rocznicy utworzenia Armii Radzieckiej robotnicy pierwszego odcinka portu gdyńskiego postanowili załadować radziecki statek „Marszałek Goworow" metodą potokową i skrócić wydatnie czas jego postoju w porcie, w porównaniu z poprzednimi rejsami. W dniu 4 marca br. na drugiej zmianie trzecia brygada robotników ustaliła nowy rekord portu, a tym samym nowy rekord portów polskich — załadowując 407,584 tony. W czasie pracy dźwig pracujący wykonał 271 cykli pracy, tj. jeden hiw ładunku co półtorej minuty. Wynika z tego, że na 1 minutę przeładowywano 1 tonę towaru — 10 worków. Wynik ten stanowi osiągnięcie 861,2% normy portowej. Osiągnięcie tak szybkiego przeładunku jest wynikiem pomysłu racjonalizatorskiego kierownika odcinka ob. Franciszka Kurka, który przez wzmocnienie stropów umożliwił pełne wykorzystanie nośności dźwigu.

Sukces robotników portowych jest nowym przykładem walki o wykonanie Planu 6-letniego. Sprawne przeprowadzenie załadunku spotkało się ze strony kapitana i załogi z pełnym uznaniem.

STATKI I ŻEGLUGA

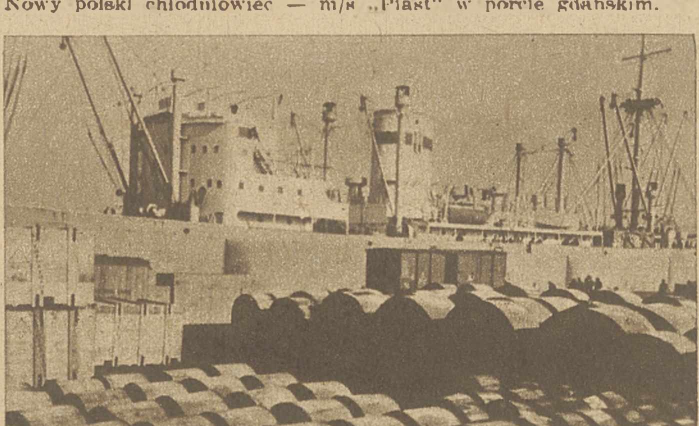
W końcu lutego zawinęły po raz pierwszy do zespołu portowego Gdańsk - Gdynia nowe statki PMH: „Curie-Skłodowska" oraz „Piast". „Curie-Skłodowska", jest to duży motorowy drobnicowiec o 7850 tonach nośności, przeznaczony do obsługi linii południowo-amerykańskiej. Po zabraniu różnych towarów — statek „Curie-Skłodowska" wyszedł w swój pierwszy pod polską banderą rejs do Rio de Janeiro, Santos i innych portów Południowej Ameryki.

Piękny, nowoczesny statek „Piast" jest to chłodniowiec o nośności 2800 DWT. Skierowany on został na linię lewantyńską, na której będzie najszybszą naszą jednostką (16 węzłów). W początkach marca „Piast" wyszedł z Gdańska w swój pierwszy rejs do Aleksandrii, Istambułu i Burgas.

Załoga innej nowej jednostki naszej floty — motorowca „Elbląg", który od kilku tygodni kursuje na linii Szczecin — Londyn — Le Havre — może się już poszczycić znacznymi sukcesami. Między innymi opracowano dokładne normy zużycia paliwa, smarów, wody itp. Na naradach produkcyjnych omówiono sposoby dokładnego i racjonalnego wykorzystania statku. Ostatnio m/s „Elbląg" — pomimo że kursuje na linii regularnej — przeprowadził dodatkowy rejs do Szwecji i przywiózł ładunek rudy do portu w Gdańsku. Pomimo dodatkowego rejsu, dla którego marynarze zrezygnowali nawet z widzenia się z rodzinami, następny regularny rejs rozpoczęli oni w czasie przewidzianym przez plan. Praca i osiągnięcia załogi tego statku stanowią duży wkład w realizację Planu 6-letniego na odcinku żeglugi. Każdy bowiem dodatkowy rejs zwiększa ilość dewiz potrzebnych naszej gospodarce narodowej.



Nowy polski chłodniowiec — m/s „Piast" w porcie gdańskim.



Z kolejnego rejsu do Indii powrócił w lutym do Gdyni m/s „General Walter", zdobywca I miejsca w współzawodnictwie w IV kwartale 1950 r.

zdjęcia: K. Komorowski

RYBACTWO

Ostatnio połowy ryby białej wykazały, że sława Morza Północnego, jako obfitującego w rybę, maleje. Obecnie wiele spośród większych jednostek rybackich NRD i radzieckich łowi białą rybę na Bałtyku. Ostatnio pojawili się tu nawet rybacy holenderscy. Nasze traulery dalekomorskie łowią z powodzeniem na Ławicy Środkowej, na Głębi Bornholskiej i na północ od Rozewia. Z rejsów, które trwają przeciętnie do 10 dni, przywożą po 50—60 ton dorsza.

Kutrowe połowy dorsza w ciągu lutego przebiegały na ogół pomyślnie z przeciętnym wynikiem 3 do 4 ton na jeden kutrodzień. Dopiero ostatni tydzień przyniósł pewne zmiany. W dn. 28 lutego połowy dały niespodziewane i rzadko osiągalne rezultaty. W związku z ogromną ławicą rybną na wysokości Władysławowa, w odległości 18 do 35 km od brzegu, kutry rybackie łowiły w tym dniu przeciętnie po 4 do 8 i pół tony, w następnym już dniu ławica znacznie się rozproszyła i wyniki spadły o 50%. W dniu 27 lutego połów odbywał się z przerwami z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, a w ostatnim dniu miesiąca rybacy w ogóle nie mogli wyjechać w morze z powodu silnych wiatrów i śnieżycy.

Rybacy „Arki" w miesiącu lutym wykonali państwowy plan połowów w 156,9%, a plan operatywny w 109,4%. We współzawodnictwie na pierwsze miejsce wybiły się załogi kutrów „Arka 5", „Arka 11" i „Arka 104".

W przedsiębiorstwie połowów dalekomorskich „Dalmor", zostały ostatnio wytypowane załogi traulerów przodujących w minionym sezonie śledziowym. I miejsce zdobyła młodzieżowa ZMP-owska załoga traulera „Saturn" z szyprem Kazimierzem Durlaszem na czele. Młoda załoga uzyskała 576 pkt. dodatnich, otrzymując zbiorowy dyplom uznania, proporzec przechodni przodującego traulera na maszt i proporczyk od Gł. Kom. Współzaw. Morskiego do messy. Ponadto premie pieniężne: 5.060 zł do podziału pomiędzy członków załogi z tym, że szyper otrzymuje 860 zł, przodownik wytypowany spośród załogi 800 zł.

Przodownikiem pracy na „Saturnie" został Konstanty Gołowacz, palacz, który umiejętnym paleniem zaoszczędził 231 t. węgla, przyczyniając się do uzyskania obniżki kosztów własnych traulera i do zdobycia przodującego miejsca pośród naszych jednostek rybołówstwa dalekomorskiego.

II miejsce zdobył trauler „Ławica", osiągając 177 pkt. dodatnich. Przodownikiem został sternik Jak Lasek, a za oszczędności w sieciach wyróżniono dwóch starszych rybaków: Wójcika i Grzybowskiego. Załoga „Ławicy" otrzymała 5.060 zł do podziału pomiędzy załogę.

Trzecim wyróżnionym traulerem jest „Saturnia". Wyróżniona została 7-osobowa załoga maszynowa, za dbałość o maszyny i skrócenie do minimum czasu remontów w okresie sezonu śledziowego.

Przodownikiem pracy jest I mechanik Henryk Kudelski. Załoga maszynowni otrzymała premie pieniężne.



WYZWOLENIE

Nim jeszcze w checzy Budzisza czy Konkola goszczono uśmiechniętych żołnierzy w burych płaszczach i barankowych czapkach z czerwonymi gwiazdami i nim na ulicę Świętojańską w Gdyni wjechał pierwszy czołg T-34 — na Zatoce Gdańskiej pojawiły się już „kąśliwe drobnoustroje" — ścigacze torpedowe kapitana III rangi Uszczewa.

Potem na niebie zawarczały dziesiątki „Iłów" i „Jaków", a wreszcie powietrzem wstrząsnął bas artylerii. Jak spiętrzona wichrem fala sztormowa łamię z łatwością drewniane pomosty nabrzeży, tak zgruchotane zostały obronne linie nieprzyjaciela nad Wisłą i na Mazurach pod naporem nacierających wojsk radzieckich. Jednym z największych i najsławniejszych dowódców tej ofensywy, kierowanej przez samego Generalissimusa Stalina — był syn robotniczej Warszawy — Marszałek Konstanty Rokossowski. To jego wojska wyzwoliły Warszawę, rozbiły zgrupowania nieprzyjaciela na pojezierzu mazursko-warmińskim i natarły na ujście Wisły... Rozgorzała walka o Gdynię i Gdańsk.

23 marca zdobyty został Sopot. Stąd jednostki radzieckie ruszyły wzdłuż szosy ku Gdyni, napotykając na zaciekły opór wroga. 27 marca u wylotu ulicy Świętojańskiej pojawił się potężny czołg pancernej armii generała Katukowa. Za nim z chrzęstem gąsienic toczyły się inne. Osnuty dymami pożarów port powitał je ogniem przeciwczołgowej broni. Ale nic nie było już w stanie powstrzymać ofensywy. Wkrótce czołówka pancernych wozów stanęła na samym skraju plaży. Na rozpalonych pancerzach parowały bryzgi słonej wody morskiej. Otworzyły się klapy czołgów i z wnętrza wyskoczyli uśmiechnięci ludzie w obcisłych kombinezonach — wprost w omywające plażę fale Bałtyku...

28 marca cała Gdynia była wolna.

Nad Gdańskiem wisiała ruda chmura dymu, lizana przez wysokie, czerwone jęzory płomieni. Na ulicach miasta toczył się bój, tu i ówdzie stały jeszcze osmalone wraki „Tygrysów" i „Panter". Wciąż jeszcze — pośród ozdobnych fasad patrycjuszowskich domów — rwały ciszę salwy automatów. Na Długim Rynku warczały już jednak potężne cielska T-34... Ostatnie skapitulowało Westerplatte...

I tak port za portem wracało w posiadanie ludu polskiego nadbałtyckie wybrzeże. Wracało zrujnowane działaniami wojennymi, osnute jeszcze dymami pożarów, straszące wykrotami zardzewiałych dźwigów i burtami na wpół zatopionych wraków. Ale nie wolno było zwątpić w możliwość rychłej odbudowy, biorąc pod uwagę entuzjazm mas pracujących odbudowujących i budujących dla siebie, nie wolno było zwątpić w patriotyzm proletariacki polskiej klasy robotniczej, w jej zdolności twórcze, w jej siłę. Realizując wytyczne Ludowego Rządu, z inicjatywy i pod kierownictwem Partii, przy bratniej pomocy Związku Radzieckiego — mogliśmy już w krótkim okresie czasu postawić gospodarkę morską nie tylko na poziomie przedwojennym, ale poziom ten znacznie przekroczyć.

Wybrzeże tętni dziś rytmem pracy. Z dnia na dzień od Braniewa po Świnoujście wzmaga się jej tempo. Robotnicy portowi i marynarze, stoczniowcy i rybacy budują fundamenty nowej, potężnej, socjalistycznej gospodarki morskiej stosując coraz bardziej ulepszone metody produkcji i remontów. Współzawodnictwo objęło olbrzymie rzesze pracowników morza i stosowane jest na coraz wyższym poziomie.

Realizując zadania Planu 6-letniego masy pracujące Wybrzeża — pamiętają, że uzyskanie tych osiągnięć, którymi się dzisiaj szczycą — możliwe było tylko dzięki wyzwoleniu narodu i kraju spod władzy okupanta przez niezwyciężoną Armię Radziecką i dzięki bratniej pomocy udzielonej nam przez Wielkiego Sojusznika, kroczącego dziś na czele Światowego Obozu Pokoju... Dotychczasowe sukcesy są gwarancją, że wyzwolone ofiarą krwi bohaterskich żołnierzy radzieckich i polskich — nasze Wybrzeże, nasze porty, nasza gospodarka morska będą się rozwijały coraz szybciej i coraz wspanialej, w marszu ku pokojowej przyszłości narodu, ku socjalizmowi.

PEŁNE SIECI

Przed polskim rybołówstwem morskim Plan 6-letni postawił wielkie zadanie: podniesienie wydajności połowów o 211%.

Osiągnięcie tak znacznego wzrostu połowów uwarunkowane jest nie tylko wejściem do eksploatacji szeregu nowych jednostek — ale przede wszystkim podniesieniem wydajności pracy, zastosowaniem nowych metod połowów, stosowaniem nowego sprzętu, postawieniem na odpowiednim poziomie racjonalizatorstwa i współzawodnictwa pracy.

Jest to niewątpliwie plan bardzo śmiały — niemniej jednak, obserwując kształtowanie się warunków jego wykonania, widząc coraz to bardziej wzrastające uświadomienie rybaków, należy przyjąć go za możliwy do realizacji.

Wykonanie tego planu podniesie roczne spożycie ryby do ca 6 kg na jednego człowieka — co w porównaniu do roku 1937 stanowi wzrost prawie dwukrotny.

Jednym z ważnych ogniw, łączących roczne plany połowów w końcowy śmiały wynik Planu 6-letniego, jest doroczna kampania dorszowa, mobilizująca całe nasze rybołówstwo kutrowe.

Na podstawie doświadczeń wiemy, że na wiosnę każdego roku w okresie tarła ryb, odbywającego się na znanych rybakom, określonych terenach — zaznacza się najwyższy poziom połowów kutrowych. Ze względu na obfitość w tych połowach dorsza, kampania połowowa nosi miano kampanii dorszowej.

Właściwe szczytowe połowy przypadają na czas od połowy lutego do końca kwietnia. Są one kilkakrotnie wyższe od połowów innych miesięcy.

Całe nasze rybołówstwo położyło ogromny nacisk na odpowiednie przygotowanie się do tegorocznej kampanii dorszowej.

Maksymalne wykorzystanie koniunktury tych dwóch i pół miesiąca daje każdemu osobnemu kutrowi pewność wykonania rocznego planu.

Dlatego też, bojowe zadanie każdej załogi — to uzyskanie przez czas kampanii 50% rocznego, państwowego planu połowów.

Marek Rudolf jest zetempowcem. Pochodzi z Rewy—małego kaszubskiego osiedla rybackiego. Jest najmłodszym szyprem wielkiego rybnego kombinatu „Arki", tak z uwagi na swój wiek, jak i czasokres zajmowanego stanowiska.

Mimo jednak tego że kol. Marek dopiero w końcu stycznia br. objął „dowództwo" na „Arce 113" — już dziś jest ona przodującym kutrem kombinatu.

Szyper Marek pracę rybaku poznał już dawno. Jeszcze przed wojną wypływał ze swym ojcem na połowy na pokładzie ojcowskiego kutra.

*

Odpowiedź na pytanie, jakie stawiamy Markowi, nie jest łatwa.

— ...Kampania dorszowa?... hm... — decyduje się w końcu — uważam ją za zbyt obszerne zagadnienie, by móc odpowiedź streścić w krótkim zdaniu.

Wiecie przecież, że miesiące kampanii to dla nas najkorzystniejszy, a jednocześnie wymagający największego wysiłku okres roku. Najważniejszy warunek pełnego wykorzystania tego okresu — to odpowiednio przygotowany kuter i sprzęt. Nie powinniśmy w tym czasie mieć ani jednego dnia przestoju, czy to z winy załogi, czy też przedsiębiorstwa.

Niestety — zdarzają się jeszcze czasem wypadki niedociągnięć i z tej i z tamtej strony. Staramy się je z miejsca likwidować i przyznać trzeba — tu szyper uśmiecha się — są one coraz rzadsze.

— A w jaki sposób likwidujecie te braki? — pytamy.

— Różnie. Przeważnie jednak przez narady wytwórcze. Pamiętacie ostatnią naradę „Arki"? Szum się zrobił po niej i w prasie i w dyrekcji. Ale pomogło. Już i troska o byt rybaka jest większa i planowanie lepsze, a tak długo oczekiwane nowe normy wprowadzono w życie już następnego dnia.

Jasne, że rybacy pracują teraz chętniej. Przecież właśnie zadowolenie jest rękojmią dobrej i wydajnej pracy.

...No, a plan... wykonacie?...

Szyper Marek śmieje się. — Wykonamy, na pewno wykonamy! Przecie, my rybacy, mimo że jesteśmy ludźmi prostymi i często bez wykształcenia, rozumiemy dobrze, że plan musi być wykonany, przecież to sprawa każdego z nas. Każdy rozumie, że wykonanie planu, to lepsze jutro dla całego narodu, to krok naprzód ku socjalizmowi.

Takich rybaków jak szyper Marek jest wielu. Nazwiska ich — przodowników nowej, socjalistycznej pracy — znajdujemy we wszystkich sektorach gospodarki rybnej.

Już dziś w połowie pierwszego kwartału bieżącego roku spotykamy takie meldunki: „Załogi kutrów „GDY 15" i „GDY 22" zobowiązują się wykonać roczny plan połowów na dzień 31 października br".

Kutry te należą do przodującej spółdzielni „Jedność Rybacka". Ta sama „Jedność" — pracująca w ciężkich warunkach taborowych, przy małej ilości wykwalifikowanych kadr wykonała za miesiąc luty przeszło 200% planu połowów.

Wydajna praca polskich rybaków, wydobywających coraz to więcej tysięcy ton ryb z Morza Północnego i Bałtyku — to jeszcze jeden krok zbliżający nas do realizacji Planu 6-letniego, planu budującego jasną i szczęśliwą przyszłość.

A. OBROWSKA

Na naradzie kombinatu rybnego „Arka" toczy się ożywiona dyskusja. Oto w przerwie obrad spotkali się przy jednym stoliku sami przodujący rybacy. Od lewej ku prawej siedzą szyprowie: Madycki, Marek, Konkol, Głębin maszyniści: Konkol i Kreft. Na efekt narady wytwórczej nie trzeba długo czekać. Na pokład kutra wędrują sieci pełne ryb, które układa się natychmiast do przygotowanych skrzynek.







DORSZ

PODSTAWA RYBOŁÓSTWA KUTROWEGO

Opowiedzieliśmy o tych którzy łowią dorsze, a teraz należałoby zapoznać Czytelników z samą rybą — stanowiącą podstawę naszego rybołówstwa kutrowego.

Nie tylko u nas łowi się je w dużej ilości. Daleko obfitsze połowy dorsza mają rybacy na terytorialnych wodach norweskich w okolicy Lofotów, u wybrzeży Islandii i na wielkich ławicach w pobliżu Nowej Funlandii. Dorsz, jako gatunek lubiący zimną wodę, zamieszkuje wody Północnego Atlantyku i Oceanu Lodowatego. Po stronie europejskiej spotyka się go na obszarach wód od wybrzeża Murmańskiego przez Spitzberg, Islandię, Morze Północne aż do Zatoki Biskajskiej. W Bałtyku zasięg jego rozsiedlenia dochodzi do Zatoki Fińskiej i Botnickiej. Ogółem połowy dorsza krajów północno-europejskich przed Drugą Wojną Światową, w rekordowym roku 1930, wynosiły 1.145.900 ton. Całe flotylle rybackie i dziesiątki tysięcy rybaków przybrzeżnych w różnych okolicach północnej półkuli zajmują się połowem dorsza. Najmniej 200.000 ludzi żyje wyłącznie lub prawie wyłącznie z połowu dorsza, nie licząc tych, którzy pracują w związanym z nim przemyśle i handlu.

Dorsz jest rybą stosunkowo dużą. Długość ciała zależy jednak od właściwości rasy lokalnej. Większość dorszy, łowionych na Głębi Gdańskiej przez naszych rybaków, ma długość 40—50 cm. Nierzadko są jednak okazy dochodzące do 80 cm a nawet 1 m długości i posiadające 6—10 kg. wagi. Muzeum w Sztokholmie posiada olbrzymiego dorsza, złowionego na Bałtyku, którego waga wynosi 185 kg. Na M. Północnym łowione są dorsze o przeciętnej długości 70—90 cm. W okolicy Lofotów zdarzają się dorsze dochodzące do 140 cm długości i 25 kg wagi. Islandzkie i nowofunlandzkie bywają jeszcze większych rozmiarów.

Dorsz ma grzbiet i boki ciała zielonkawobrunatne, pokryte czerwono-brunatnymi, nieregularnymi, okrągłymi, plamami, łączącymi się na grzbiecie w gęsty marmurkowy deseń. Spód ciała jest biały. Jak wiele innych ryb, ma on zdolność przystosowania barwy swego ciała do barwy podłoża i otoczenia. Tak np. w okolicach Helgolandu dorsz przybiera barwę skał znajdujących się na dnie morza i wykazuje wybitnie czerwone zabarwienie.

Młody bałtycki dorsz żywi się różnymi drobnymi zwierzątkami, żyjącymi na dnie morza skorupiakami, a przede wszystkim, zwłaszcza zimą, zjada duże ilości podwoja. Z wiekiem staje się coraz bardziej drapieżny i przechodzi na pożywienie złożone prawie wyłącznie z ryb. Zjada duże ilości śledzi, dobijaków, flądrów, a bardzo często rzuca się na inne mniejsze dorsze. Tak, w stosunku do swego gatunku jest on często kanibalem. Ciągnie za ławicami śledzi lub jak w północnej Norwegii, za ławicami małej rybki, podobnej do naszej stynki. Ta żarłoczność, jaka cechuje dorsza, ułatwia jego połów nie tylko wielkimi włokami dennymi, lecz także na wędki denne. Na M. Północnym, a także i u nas, używają rybacy mocnych sznurów, dochodzących do 2.000 m długości, do których na krótkich sznurkach przymocowanych jest do 1.200 haczyków, zaopatrzonych w przynęty, składające się ze śledzi lub innych ryb, a najczęściej wnętrzności samego dorsza. Przy wyciąganiu takiego sznura często prawie na każdym haczyku wisi złowiona ryba.

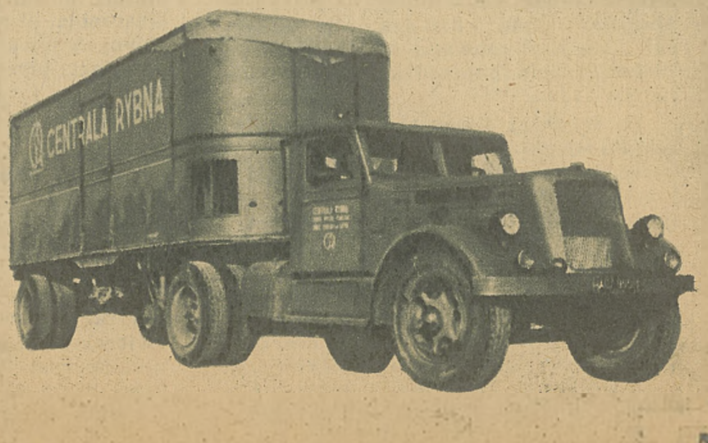
A jak to się dzieje, że mimo wyławiania olbrzymich ilości dorszy, ilość ich nie zmniejsza się, a wędrujące ławice tych ryb są częstokroć tak gęste, że echosonda daje znać o ich obecności? Otóż dorsz jest rybą mało wybredną, wszystkożerną, potrafi przystosować się do gorszych warunków, a przede wszystkim należy do ryb najbardziej płodnych. Waga dojrzałych produktów płciowych (gonad) u samic dochodzi do 1/3 wagi całego ciała. Cierpliwi badacze obliczyli, że jedna samica wydaje 4—5, a w wyjątkowych wypadkach nawet 9 milionów jaj.

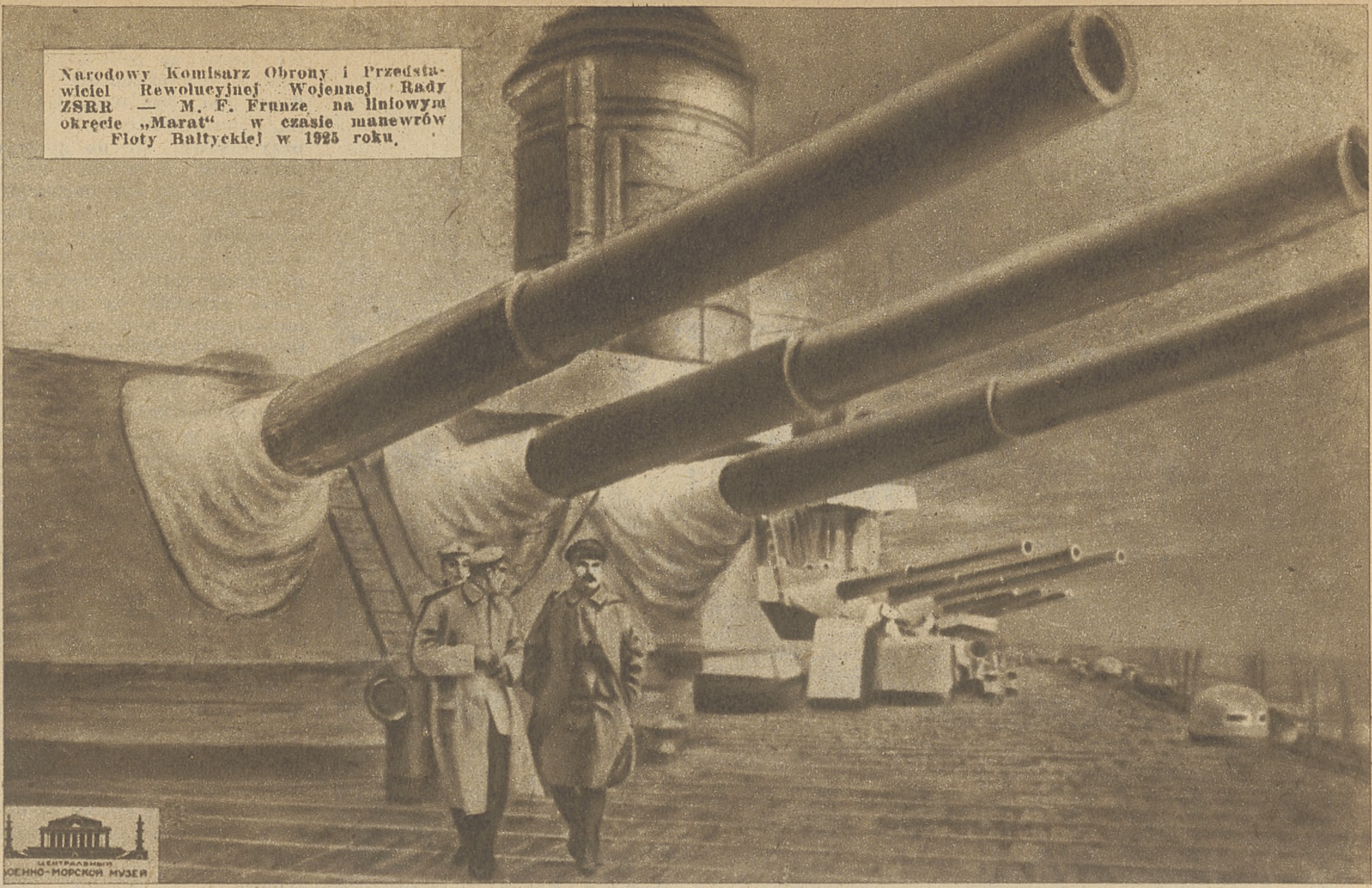
Wykorzystanie dorsza łowionego w dużych ilościach jest różnorodne. Mięso dorsza jest smaczne i pożywne. Ostry rybi zapach usuwa się przez zdjęcie skóry i skropienie mięsa sokiem cytrynowym. Większa część połowów dorsza dostaje się do handlu w postaci solonej, wędzonej lub suszonej. W Norwegii wypatroszone i rozcięte dorsze soli się i suszy na skałach na słońcu. Stąd nazwa suszonego dorsza „klippfish". Nie solony, lecz suszony na słońcu i wietrze dorsz, wskutek tego że do suszenia zawiesza się go na drążkach, nazywa się „sztokfiszem". Ostatnio, wskutek zastosowania specjalnego systemu chłodzenia, częściej spotyka się w handlu dorsze mrożone.

Bardzo ważną rzeczą jest wykorzystanie wątroby dorsza, z której wytłacza się tran leczniczy, będący znakomitym źródłem witamin. Odpadki z dorsza przerabia się na mączkę rybną, używaną jako karma dla trzody chlewnej i drobiu. Solonej ikry dorsza używają francuscy rybacy jako przynęty do połowu sardynek.

Tyle, drodzy Czytelnicy, o dorszach. W przyszłości, mówiąc o innego rodzaju połowach, zapoznamy Was również z innymi rodzajami ryb, łowionych przez naszych rybaków na Bałtyku i Morzu Północnym.

INŻ. F. CHRZAN





Narodowy Komisarz Obrony i Przedstawiciel Rewolucyjnej Wojennej Rady ZSRR — M. F. Frunze na liniowym okręcie „Marat" w czasie manewrów Floty Bałtyckiej w 1925 roku.

BUDOWNICZOWIE RADZIECKIEJ FLOTY WOJENNEJ

INŻ. A. POZDNIEW

Natychmiast po wojnie domowej — z inicjatywy Lenina i Stalina — Partia i Rząd powzięły twardy, niezłomny zamiar stworzenia potężnej, samodzielnej floty wojennej. Szeroki program rozbudowy radzieckiej Marynarki Wojennej ustanowiony został w wytycznych X Zjazdu Partii.

W miarę realizacji stalinowskich pięcioletnich planów, przemysł coraz bardziej rozwijał budownictwo okrętów wojennych. Na początku flota uzupełniana była lekkimi tylko nawodnymi i podwodnymi jednostkami, ale już od roku 1938 radzieccy budowniczowie zaczęli dostarczać okręty wszelkich typów i klas, zaczynając od szybkobieżnych ścigaczy torpedowych, a kończąc na potężnych, ciężkich krążownikach. W jednym tylko roku 1939 przemysł budownictwa okrętowego przekazał Marynarce tyle jednostek, ile w carskiej Rosji zbudowano w ciągu całego dziesięciolecia poprzedzającego I Wojnę Światową.

Do Wielkiej Wojny Narodowej Związek Radziecki przystąpił wyposażony w potężną Marynarkę Wojenną, która z honorem wykonała wyznaczoną jej rolę wiernego towarzysza bojowego Armii.

Ani wzmocnione patrolowanie, ani operacje okrętów podwodnych, ani ataki torpedowe, ani działania morskiego lotnictwa przeciwnika — nic nie zdołało przeciwstawić się odważnym czynom bojowym Floty Radzieckiej. Faszyści zmuszeni byli nie tylko uchylać się od poważniejszych starć morskich, ale również — kryć swe znaczniejsze okręty w bazach zaplecza. Nie były one jednak tam zabezpieczone przed działalnością radzieckich podwodników, którzy dokonywali bezprzykładnych w swojej śmiałości operacji.

Ponad trzy tysiące nieprzyjacielskich jednostek pływających zostało zatopione podczas Wojny Narodowej przez marynarzy radzieckich. Wróg na morzu został unicestwiony i to pozwoliło Głównodowodzącemu wykorzystać siły wojennomorskie dla wsparcia skrzydeł Armii. Złotymi literami wypisane są czyny bohaterskiej Floty Radzieckiej w historii obrony Leningradu, Odessy, Sewastopola, Murmańska, w historii ofensywnych walk Armii Radzieckiej na terytoriach przeciwnika.

Jeżeli z twardych prób ubiegłej wojny Flota Wojenna ZSRR wyszła jeszcze bardziej zahartowana i wzmocniona, to uwidoczniła się w tym wielka zasługa Partii, która potrafiła nie tylko stworzyć warunki materialne dla rozwoju floty, ale i wypiastować utalentowane kadry radzieckich marynarzy i budowniczych okrętów. W budownictwie radzieckich okrętów wojennych odzwierciadlają się te same śmiałe i oryginalne rysy technicznego nowatorstwa, które cechują cały postęp techniczny w Związku Radzieckim. Nie będzie przesadą zaznaczyć, że stworzona przez radzieckich nowatorów technologia budownictwa okrętowego otworzyła strony nie mające ani precedensu w całej historii budownictwa okrętowego, ani przykładu we współczesnej światowej praktyce.

Radzieccy Akademicy Boczwar, Gudcow i inni — opracowali nowe procesy metalurgiczne, w rezultacie których dogłębnie ulepszono właściwości wszystkich metali, używanych w budownictwie okrętowym.

W ZSRR po raz pierwszy w świecie znalazła szerokie zastosowanie odkryta przez prof. Wołogdzina termiczna obróbka powierzchni stali za pomocą prądu wysokiej częstotliwości, co okazało się znakomitym sposobem utrwalania metalu. Również nowa technologia obróbki metali uwieńczona jest szeregiem odkryć, które okazały się wprost rewelacyjne w stosunku do stosowanych dotychczas metod. Już od roku 1938 stosuje się w Związku Radzieckim tak zwane trójszybkościowe krajanie metalu. Jeżeli jeszcze niedawno metalowcy zadowalali się szybkością 20—40 metrów na minutę, to obecnie przyswojone są szybkości, które jeszcze niedawno wydawałyby się wręcz fantastyczne — 700 m na minutę! Czterdzieści dwa kilometry na godzinę!

Również w dziedzinie spawania elektrycznego przodownictwo światowe zajmuje nauka radziecka. Akademik Paton opracował nowy sposób spawania pod warstwą topnika, który nie tylko upraszcza i całkiem automatyzuje

proces spawania, lecz i przyśpiesza go do niesłychanych granic: szybkość spawania osiągnęła obecnie 150 m na godzinę! Profesor Chrenow zastosował prosty sposób elektrycznego spawania podwodnego, przy którym normalny łuk elektryczny trwale pali się i spawa metal pod wodą, chroniony specjalnym smarowaniem elektrody i samopowstającym „pęcherzem“ gazowym.

Te i inne — narodzone w Związku Radzieckim — metody technologii metali podniosły technikę budownictwa okrętowego na stopień nieosiągnięty nigdzie poza granicami ZSRR.

Budowa nowych okrętów wojennych jest dziełem kolektywu konstruktorów z laureatami premii stalinowskich — Czylikinem, Manuchowem i Masłowem na czele.



J. W. Stalin i A. A. Żdanow rozpatrują projekt nowego okrętu wojennego.

Dzielny i nieprzekupny generał-lejtenant floty carskiej Aleksy N. Kryłow, nie czując się na siłach, aby usunąć we flocie wpływy carskich dygnitarzy — nieuków i złodziei dobra państwowego — zmuszony był porzucić służbę w marynarce wojennej i do czasu Wielkiej Rewolucji zajmował stanowisko członka zarządu Rosyjskiego Towarzystwa Żeglugi i Handlu. W dni Wielkiego Października znakomity uczony zameldował się do dyspozycji młodej władzy radzieckiej i po przekazaniu w całkowitym porządku spraw podległej mu floty handlowej, powrócił do reaktywowanej Akademii Wojenno-Morskiej w charakterze jej komendanta — wychowawcy nowego radzieckiego pokolenia budowniczych okrętów.

Natychmiast po powrocie do Marynarki Wojennej Kryłow wzbogacił naukę budownictwa okrętowego kilkoma dziesiątkami wysoce cennych prac. W roku 1936 znakomity uczony zakończył wieloletnią oryginalną pracę pt. „Wibracja statków“. Nowostworzone przez niego reguły naukowe wyjaśniały wibracyjne wstrząsy statków i okrętów na podstawie znanych z fizyki zjawisk rezonansu oraz wskazywały na praktyczne sposoby uniknięcia szkodliwego a czasem nawet i katastrofalnie niebezpiecznego wpływu wibracji.

W roku 1940 Kryłow zakończył swoje dzieło o teorii wpływu kołysania okrętu na wskazania kompasu. Teoria ta, reasumująca prace rozpoczęte przez Kryłowa przed 50 laty, wyczerpująco bada przyczyny i określa sposoby likwidacji błędów we wskazaniach kompasów, tych błędów — które nieraz doprowadziły okręty do zguby. Za pracę tę Kryłow uzyskał w roku 1944 Premię Stalinowską.

W roku 1943 za „wyjątkowe zasługi dla państwa w dziedzinie nauk matematycznych, teorii i praktyki ojczystego budownictwa okrętowego, wieloletnią owocną pracę przy projektowaniu i konstruowaniu współczesnych okrętów wojennych, a także za wybitne zasługi w przygotowaniu specjalistów o wysokich kwalifikacjach dla marynarki wojennej“ — Kryłowowi nadano tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej.

Do Kryłowskiej Szkoły Budowniczych Okrętów należy szereg uczonych, których prace także stanowią nader cenny wkład do radzieckiej techniki budowniczych okrętów. M. in. profesor Papkowicz jest autorem kapitalnej pracy „Budowlana mechanika okrętu“, będącej ogólnie uznanym klasycznym wkładem do światowej literatury technicznej. Profesor Szymański rozpracował teorię dynamiki konstrukcji okrętowych i wydał podręcznik projektowania konstrukcji kadłuba okrętu, który stał się niezastąpioną pomocą dla inżynierów budowy okrętów. Akademik Koczyn stworzył ogólną teorię falowego oporu ciał. Uzyskała ona światowy rozgłos, jako teoria znacznie rozszerzająca naukowe podstawy budownictwa okrętowego. Akademik Pozdziunin wzbogacił naukę wysoce cennymi badaniami nad teorią projektowania powierzchni kadłuba, śrub napędowych itd.

Osiągnięcia nauki radzieckiej zostały szeroko wykorzystane w praktyce. Okręty radzieckie posiadają wyróżniającą się stateczność i wybitną szybkobieżność, która pozwoliła radzieckim marynarzom w czasie Wojny Narodowej skutecznie ścigać i bić wroga.

Generalissimus Stalin powiedział: „NARÓD RADZIECKI CHCE WIDZIEĆ SWOJĄ MARYNARKĘ WOJENNĄ JESZCZE BARDZIEJ SILNĄ I POTĘŻNĄ“.

Słowa te będą na przyszłość kierującym wskazaniem dla licznych przedstawicieli radzieckiej szkoły budownictwa okrętowego, którzy już wiele sił oddali, aby rozsławić Radziecką Marynarkę Wojenną i uczynić Kraj Radziecki przodującym mocarstwem morskim.

INŻ. A. POZDNIEW

(przekład Brunona Dzimicza)



A. N. Kryłow (1863 — 1945) Bohater Socjalistycznej Pracy, laureat Stalinowskiej Premii. Twórca rosyjskiej szkoły teorii okrętu. Wielki uczony i inżynier. Autor wielu dzieł z dziedziny budownictwa okrętowego.



P. F. Papkowicz (1887—1946) Inżynier-konstr. Admirał, laureat Stalinowskiej Premii. Członek-korespondent Akademii Nauk ZSRR. Zasłużony uczony w dziale teorii stateczności okrętu.



J. A. Szymański. Laureat Stalinowskiej Premii, członek-korespondent Akademii Nauk ZSRR. Wybitny uczony w dziale budowlanej mechaniki okrętu.

RATOWNICTWO MORSKIE w NRD

Kto był w roku 1945 na naszym Wybrzeżu, ten widział ogrom zniszczenia w portach: gruzy, zgliszcza i wraki. Wszędzie wraki. Wraki w basenach portowych, wraki tarasujące wejścia do basenów, wraki na redzie. Tak było w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie. Tak było i w mniejszych naszych portach.

Porty Niemieckiej Republiki Demokratycznej: Wismar, Warnemünde, Rostock, Stralsund i Sassnitz — przedstawiały podobny widok. Wszystkie „zatkane" były wrakami. Usunięcie tych wraków było nieodzownym warunkiem oczyszczenia wód portowych, odkorkowania samych portów i umożliwienia żeglugi. Tę pracę, poprzedzoną niezmiernie niebezpieczną akcją odminowania wód portowych, przeprowadziły — podobnie jak i na naszym Wybrzeżu — ekipy marynarki radzieckiej.

W trosce o jak najszybsze doprowadzenie portów do stanu używalności i umożliwienie żeglugi, trudno było oczywiście zwracać uwagę na zagadnienie eksploatacji licznych wraków. Dopiero w późniejszym etapie odbudowy portów i stawiania zrębów całej gospodarki morskiej, sprawa wydobywania i odbudowywania zatopionych statków zajęła jedno z ważniejszych miejsc w całokształcie tej gospodarki. I tu — znów podobnie jak u nas — wielki wkład w dzieło wniosły już rodzime, miejscowe ekipy ratownicze. Wyszkolone przy pomocy i na najlepszym przykładzie słynnych radzieckich ekip EPRON-u, które na ich oczach dokonywały wielu śmiałych przedsięwzięć, takich jak np. wydobycie wielkich transatlantyków niemieckich — „Hansy" (zatopionej kilka mil przed wejściem do Warnemünde) i „Hamburga" (który zatonął na minie koło Sassnitz), wyposażone przez te ekipy w niezbędne urządzenia i sprzęt, niemieckie ekipy ratownicze rozpoczęły żmudną pracę dalszego oczyszczania

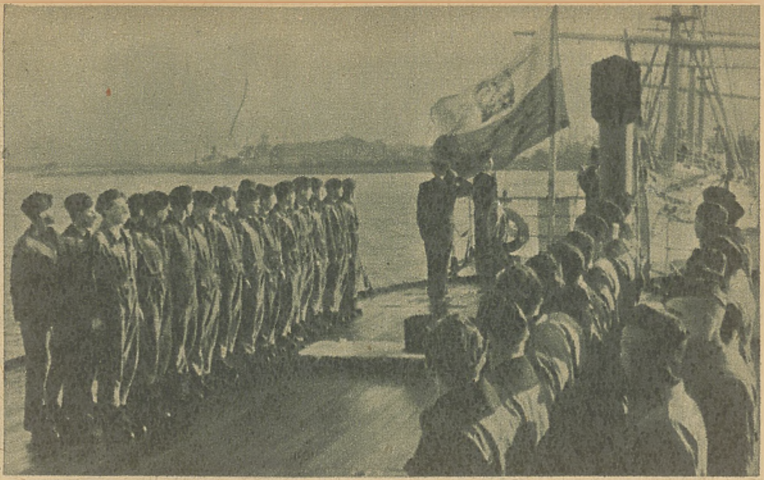


z wraków wód przybrzeżnych Meklemburgii. Liczne statki zostały wydobyte i skierowane na remont do stoczni. Inne, nie nadające się już do remontu pocięto na złom, który zużyty zostanie do budowy nowych statków, przewidzianych programem rozbudowy niemieckiej floty handlowej w ramach planu pięcioletniego NRD.

Przodujące ekipy ratownicze NRD wchodzą w skład „Schiffsbergung Stralsund". Jak donosiła jesienią ub. r. prasa, przedsiębiorstwo to podniosło z morza w ciągu dwu tylko miesięcy 2.700 ton złomu. W toku ubiegłego roku ekipy „Schiffsbergung Stralsund" podniosły szereg mniejszych statków, z których kilka zostało już odremontowanych i oddanych na powrót do służby. Największym z dotychczasowych przedsięwzięć tego przedsiębiorstwa ma być przygotowywane wydobycie wielkiego niemieckiego lodołamacza, który w toku minionej wojny poszedł na dno i spoczywa na wodach przybrzeżnych koło Warnemünde.

Ilością wydobywanego złomu nie ustępuje temu przedsiębiorstwu inne państwowe przedsiębiorstwo „Schiffsbergung und Taucherei, Rostock", którego ekipy podnoszą z dna morza przeciętnie 1.850 ton złomu miesięcznie. Na zdjęciu statek ratowniczy tego przedsiębiorstwa, „1 Maj", obsadzony młodzieżową załogą, podnosi z dna morza 40-tonowy kawał wraku. W ten sposób — jak czytamy w zamieszczonym w „Neue Berliner Illustierte" fotoreportażu pt. „Dewizy z Bałtyku" (skąd pochodzi ilustrujące nasz artykuł zdjęcie) — pocięte na złom wraki zostaną usunięte z dna morza, aby odrodzić się w postaci nowych maszyn, urządzeń i części okrętowych.

J. P.



PIĘCIOLECIE PCWM

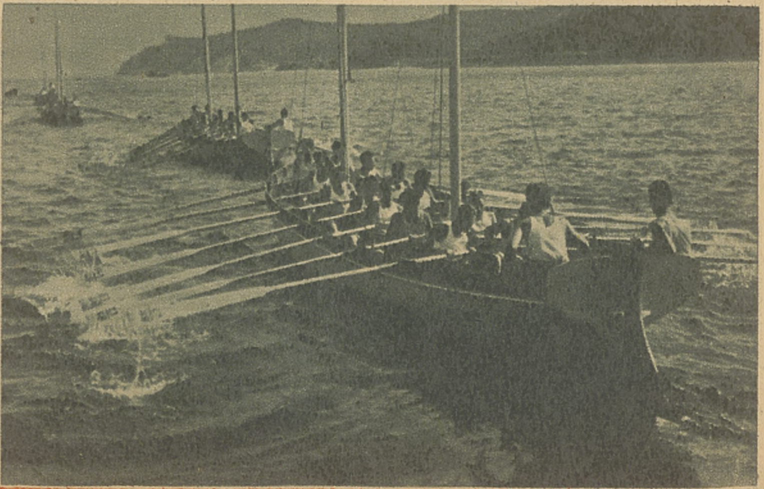
Gdy w początkach marca 1946 r. pierwszy chłopiec zapukał do drzwi prywatnego pokoju w Sopocie, gdzie przejściowo mieściło się biuro Państwowego Centrum Wychowania Morskiego — było to zaledwie parę dni po dekrecie Ministra Żeglugi powołującego tę instytucję do życia. Jak ów młody człowiek — dziś absolwent Szkoły Morskiej — odnalazł prowizoryczną siedzibę PCWM, kto mu o niej powiedział — pozostaje tajemnicą. W każdym razie trafił dobrze: następnego już dnia wsiadł na kuter rybacki — z perspektywą zapisania się jesienią do Szkoły Jungów, która... miała powstać do tego czasu. Nie zawiódł się ów pierwszy PCWM-iak ani dziesiątki innych chłopców, którzy również postanowili swe życie związać z morzem: Szkoła Jungów — zupełnie nowa forma w naszej morskiej praktyce — rozpoczęła swą działalność zgodnie z planem, jakkolwiek w marcu 1946 r. nie było jeszcze dosłownie nic: ani personelu, ani budynków, ani sprzętu. Ale nim jeszcze ruszyła Szkoła Jungów i równocześnie z nią powstała Szkoła Rybaków Morskich — PCWM miał już inne osiągnięcia: ukazał się miesięcznik „Żeglarz" (obecnie „Młody Żeglarz"), zorganizowane zostały Kursy Pracy Morskiej, na których tysiące młodzieży z całej Polski miało możność zetknięcia się z naszą gospodarką morską.

Dziś, po pięciu latach, PCWM obejmując całokształt szkolnictwa morskiego — pokrywa swą działalnością całe Wybrzeże.

W licznych wielopionowych szkołach i ośrodkach szkoli się i wychowuje tysiące przyszłych oficerów, marynarzy i rybaków. Na dziesiątkach kursów, organizowanych przez PCWM, doszkalają się i doskonalą fachowo — starzy rybacy, marynarze i portowcy uzyskując możliwości społecznego awansu.

Zadania PCWM w Planie 6-letnim są ogromne i posiadają najwyższą wagę. Gdy bowiem zawiedzie ten najważniejszy odcinek — odcinek kadr — nie wykonają planu, ani porty, ani żeglugi, ani rybołówstwo. Patrząc jednak z perspektywy minionych pięciu lat na ten ogrom pracy, jaki w najtrudniejszych, jakie być mogą, warunkach — PCWM wykonało — można z całym zaufaniem wierzyć, że obecnym zadaniom swoim również podoła i dalsza jego działalność będzie dla Polski Ludowej równie owocna i cenna jak i dotychczasowa.

Tego przede wszystkim — w pięciolecie — życzy PCWM-owi redakcja „Młodego Żeglarza".





Port. Gdy wypowiemy to słowo, oczyma wyobraźni widzimy natychmiast liczne statki przy nabrzeżach i pochylające się nad nimi szeregi dźwigów pracowicie napełniających ich chłonne brzuchy bogactwami polskiej ziemi, czy też łakomie wydobywające z wnętrza — cenne maszyny lub surowce nieodzowne dla naszego przemysłu.

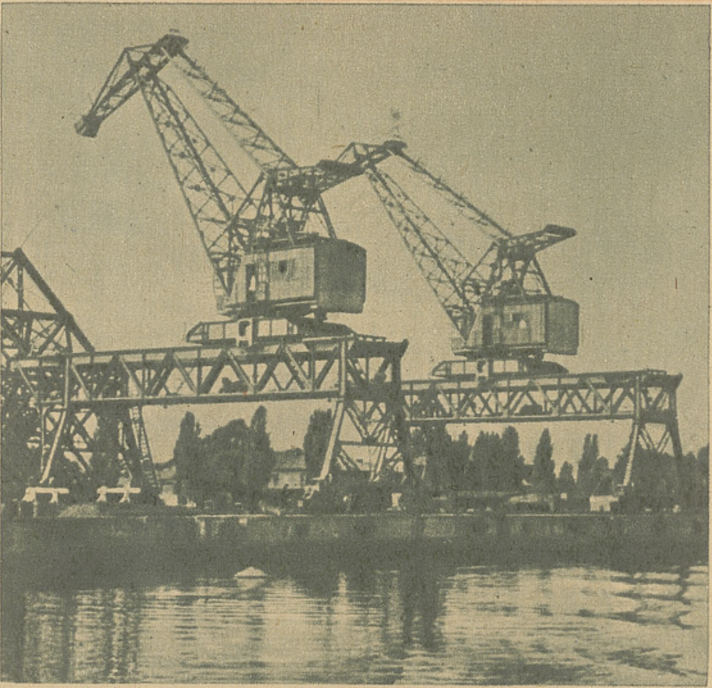
Nie myli nas ten obraz wyobraźni. Przeładunek — to sens istnienia każdego portu. Musi on być przeto tak zbudowany i wyposażony, aby przeładunek odbywał się sprawnie i szybko. W tym celu posiada liczne urządzenia przeładunkowe, które, zarówno co do ilości jak i rodzaju, muszą odpowiadać celom, jakim mają służyć. Czynnikiem decydującym o tym, jest przewidywana ilość i rodzaj przeładowywanych towarów, wielkość mających być obsłużonych statków oraz wymogi odnośnie wydajności urządzeń. Każde urządzenie musi być ekonomiczne, a takim jest dopiero wtedy, gdy jest w pełni wykorzystywane. Przykładowo biorąc, nie opłaci się np. budować potężnych elewatorów zbożowych jeżeli import lub eksport zboża jest mały, natomiast warto rozbudować urządzenia do przeładunku węgla, jeżeli przechodzi on przez port w dużych ilościach.

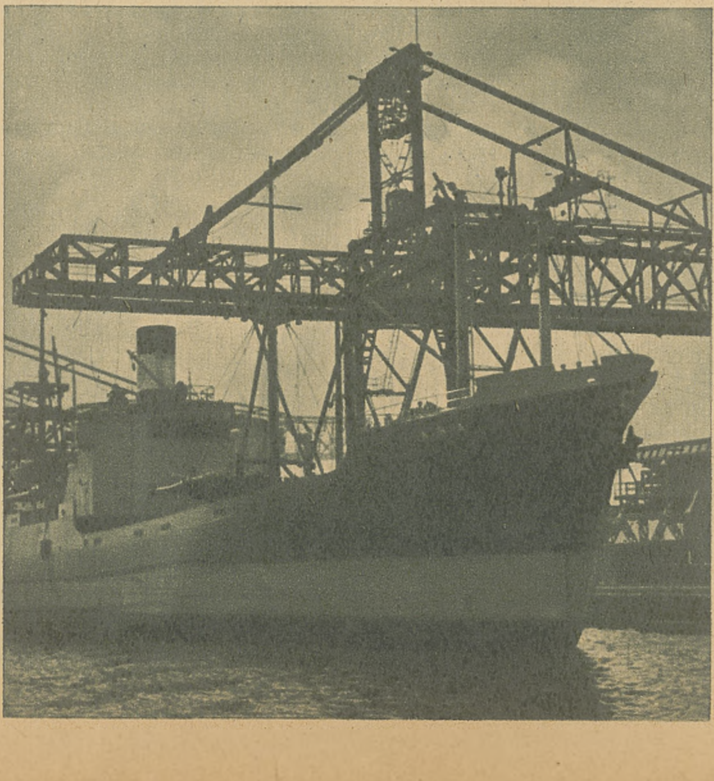
Port podzielony jest zazwyczaj na kilka części w zależności od rodzaju przeładowywanych tam towarów i odpowiednio do tego rozmieszczone są poszczególne rodzaje urządzeń przeładunkowych. W pracy naszych portów dominującą rolę odgrywa przeładunek towarów masowych, dlatego też zainteresujemy się nim przede wszystkim. Masowymi nazywamy towary przewożone bez opakowania w wielkich, całookrętowych partiach. Będzie to więc: węgiel, ruda, złom, zboże luzem, nawozy sztuczne, ropa naftowa itp. Przeładunku większości z nich (węgla, rudy, złomu, nawozów) dokonuje się przy pomocy chwytaka.

Chwytak, tak jak to widać zresztą na zdjęciu, skonstruowany jest z dwóch „łupin" i posiada górną oraz dolną głowicę, które z łupinami połączone są sztywnymi łącznikami. Zamykanie lub otwieranie chwytaka odbywa się przy pomocy dwóch układów lin zamocowanych w głowicach, a sterowanych z kabiny dźwigu. Aby chwytak nabrał towaru, musi być na to dostatecznie ciężki. Jest to poważna wada, bo dużo energii zużywa się na podnoszenie samego chwytaka. Np. chwytak dźwigu 7-tonowego waży sam 3,8 t, a zabiera tylko 3,2 t. Do złomu używa się specjalnych chwytaków posiadających 4 lub 8 pazurów albo elektromagnesów.

Dźwig bramowy (portalowy) nazwę swą zawdzięcza charakterystycznej podstawie w kształcie bramy, szerokiej na kilkanaście do kilkudziesięciu metrów i okraczającej kilka torów kolejowych. „Nogi" bramy zaopatrzone są w masywne podwozia. Dzięki posiadaniu osobnego napędu, cała brama może być przetaczana po szynach ułożonych wzdłuż nabrzeża, a to w celu umożliwienia ładowania do różnych luków statku bez potrzeby holowania go wzdłuż nabrzeża. Po torach ułożonych na górnej krawędzi bramy może poruszać się na wózku prostopadle do nabrzeża obracalny żuraw z zawieszonym na wysięgnicy chwytakiem. Wysięgnice bywają proste lub łamane — czteroprzegubowe tzw. lemniskatowe, względnie dwuprzegubowe z poziomym prowadzeniem chwytaka. Dźwigi, których chwytak przy zmianie wysięgu porusza się po linii poziomej, nazywają się — wypadowe. Często wysięgnice zaopatrzone są w linociągowe wagi automatyczne, umożliwiające ważenie zawartości chwytaka w czasie ruchu. Dźwigi bramowe do towarów masowych posiadają przeważnie nośność ok. 7,5 t, a ich wydajność sięga do 70 ton/godz.

Na zdjęciu: nowoczesne dźwigi bramowe do ładunków masowych. Poniżej: dźwig mostowy do rudy.
fot. K. Komorowski





Most przeładunkowy. Dźwigi tego typu mają zastosowanie głównie wtedy, gdy przywiezioną statkiem rudę nie ładuje się bezpośrednio na wagony, ale na skład. Wynika to z sezonowości importu rudy, którą trzeba przewieźć, zanim zamarzną porty skandynawskie. Ponieważ największe nasilenie importu przypada na jesień, kiedy kolej przeciążona jest transportem ziemiopłodów, więc rudę składa się na obszernym placu do chwili, kiedy kolej może ją odtransportować w głąb kraju. Na placu składany jest również węgiel, który zwozi się w okresie, gdy kolej jest najmniej obciążona.

Konstrukcja dźwigu mostowego obejmuje z jednej strony od kilku do kilkunastu torów kolejowych oraz obszerne place składowe, z drugiej zaś — posiada nadwodny wysięgnik o długości ok. 40 m, który może być podnoszony, aby nie zawadzić o maszty, gdy przepływa statek, albo gdy cały most przetaczany jest wzdłuż nabrzeża przy pomocy własnego napędu. Wózek z kabiną dźwigowego i podwieszonym chwytakiem jeździ po torach ułożonych wewnątrz mostu i wysięgnika tak, że może on obsługiwać, np. dwa stojące obok siebie statki, wzgl. ładować z barki na statek itp. Ponieważ długość całego mostu dochodzi do 150 m, więc wózek z chwytakiem musi mieć znaczną szybkość (100—300 m/min.), aby zbyt dużo czasu nie marnować na jazdę. Nośność mostowców wynosi do 15 ton, co pozwala przeładować ok. 65 ton/godz.

Pod dźwigiem mostowym znajduje się często **zasobnik** do rudy, wyposażony w automatycznie działające wagi. Zasobnik w kształcie bramy stoi na szynach i obejmuje dwa tory. Posiada on dwa zbiorniki po 100 ton pojemności, w które sypie się wyładowywaną rudę. Po napełnieniu i zważeniu jednego zbiornika, rudę zsypuje się do podstawionych

wagonów, a w tym czasie czasie napełnia się drugi.

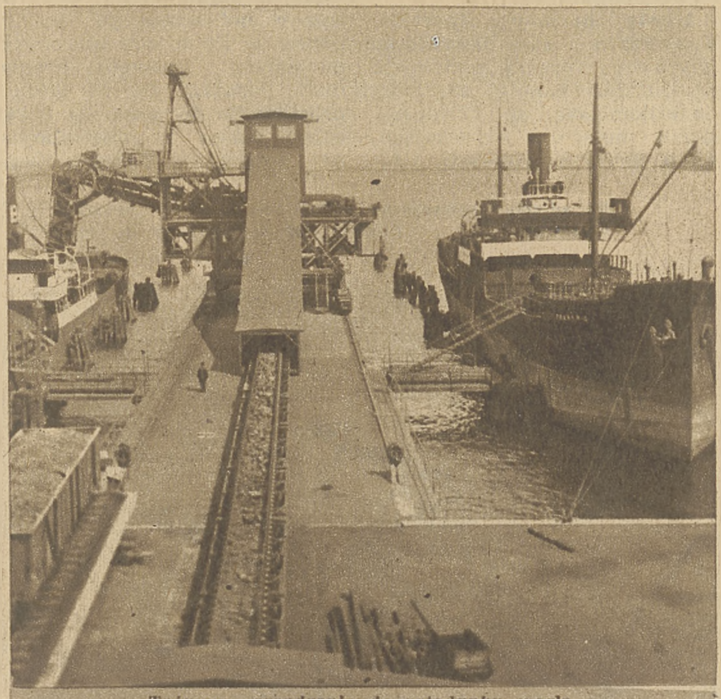
Spośród licznych urządzeń przeładunkowych do węgla, dźwigi chwytakowe mają stosunkowo najniższą wydajność i w nowoczesnych portach, nastawionych wyłącznie na eksport węgla, nie mają już prawie wcale zastosowania. W naszych warunkach będą one jednak używane jeszcze dłuższy czas z tego powodu, że porty nasze oprócz węgla muszą przeładować również duże ilości rudy, a do tego celu dźwigi chwytakowe wybitnie się nadają. Poważną wadą dźwigów chwytakowych jest niszczenie ścian wagonów oraz znaczne kruszenie węgla.

W poszukiwaniu metod, zapewniających szybki przeładunek bez kruszenia węgla, zaczęto stosować następującą kombinację: w kopalni na specjalnej platformie kolejowej ustawia się 2 lub 3 zbiorniki w rodzaju dużych chwytaków (tzn. kontenery) o pojemności po 13,5 t węgla. Po przywiezieniu do portu, specjalny dźwig portalowy o nośności 17,5 t bierze zbiornik-chwytak, opuszcza go do luku statku i tam otwiera wysypując węgiel z małej wysokości, przez co kruszenie węgla jest minimalne. Tym sposobem można przeładować ok. 300 ton/godz. Takie urządzenie jest bardzo korzystne, gdy port leży stosunkowo blisko kopalni, co zachodzi w wypad ku portów rzecznych (Gliwice). Natomiast na większe odległości urządzenie takie jest mniej dogodne, ponieważ wymaga wielkiej ilości specjalnych, kosztownych wagonów ze zbiornikami chwytakowymi, które na dodatek do innych celów służyć nie mogą i z portu zawsze wracają puste.

Do grupy urządzeń przystosowanych wyłącznie do załadunku węgla należą wywrotnice wagonowe oraz przenośniki taśmowe.

Wywrotnica, wysypująca zawartość wagonu bezpośrednio do luku statku, podobna jest trochę do krótkiego mostu. Po jego torach porusza się wózek z dźwigarką, pod którą na linach zawieszona jest platforma. Platformę można ustawiać na dowolnym torze kolejowym, po czym wtacza się na nią wagon. Po zamocowaniu go — dźwigarka podnosi platformę z wagonem do góry, przesuwa ponad statek i nad lukiem przechyla ją tak, że przez otwartą przednią ścianę wagonu węgiel wysypuje się. Aby zapobiec dużemu kruszeniu się węgla, stosuje się lej zakończony „rękawem" (teleskopem), który może być wydłużany, skrócany oraz przechylany pod pewnym kątem, co umożliwia dość równomierne zsypywanie węgla w całej ładowni. Nieco odmienną konstrukcję posiada wywrotnica z bocznym przechyleniem wagonów, ale zasada jest ta sama. Wywrotnice odznaczają się dużą wydajnością, potrafią bowiem rozładować ok. 15 wagonów w ciągu godziny.

Przenośnik taśmowy (taśmowiec) jest to urządzenie o dużej wydajności do przeładunku węgla lub koksu w sposób jednostajnie ciągły. Ten rodzaj przeładunku polega na współpracy wywrotnicy z taśmowcami. Przy pomocy wywrotnicy, która może być różnych systemów, odmiennych od wyżej opisanego, węgiel z wagonu zostaje wysypany do zasobnika o pojemności ok. 200 ton. Stąd przy pomocy tzw. pojemnika usypywany jest na ruchomą taśmę gumową lub stalową, doprowadzającą węgiel do wieży ustawionej na nabrzeżu lub specjalnym pomoście. Z wierzchołka wieży węgiel, albo spada siłą bezwładności przez odpowiedni „rękaw" wprost do ładowni statku, albo też dostaje się przy pomocy urządzenia kubłowego. Przenośniki taśmowe w połączeniu z wywrotnicą są bardzo wydajne w pracy, posiadają jednak poważną wadę, a jest nią znaczne kruszenie węgla, przez co obniża się jego handlowa wartość.



Taśmowe urządzenia do załadunku węgla.

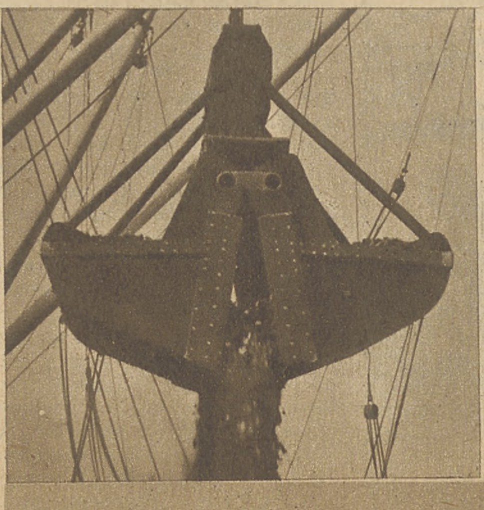
Bunkrowiec. Każde z dotąd omawianych urządzeń może równocześnie służyć do załadunku węgla bunkrowego. Aby jednak umożliwić bunkrowanie statku, będącego w innej części portu albo na redzie — istnieją pływające stacje bunkrowe. Są to jednostki o nośności 600 — 1500 ton, posiadające obszerne pomieszczenia na węgiel. Z pomieszczeń tych węgiel wysypuje się na taśmę kubełkową, która z dna statku po specjalnej konstrukcji stalowej wynosi go ponad statek pobierający bunkier. Na końcu tej konstrukcji zawieszony jest nastawny „rękaw", przez który węgiel z taśmy spada do zasobni statku.

Elewator używany jest do przeładunku wszelkiego rodzaju zbóż. Wyładunek odbywa się tu systemem strumieniowym: elewator zasysa po wietrze wraz z unoszonym przez nie zbożem. W tym celu elewatory posiadają potężne pompy powietrzne, dzięki którym poprzez system rur zasysają zboże z ładowni statku do swego zbiornika. Stąd, po automatycznym zważeniu i ewentualnym oczyszczeniu, zboże dostarczane jest do śpichrza, wagonu lub na barkę. Przy załadunku ze śpichrza wykorzystuje się urządzenia taśmowo-grawitacyjne. Urządzenia do za- i wyładowywania mogą przesuwać się wzdłuż nabrzeża, dzięki czemu mogą pracować bez potrzeby przeholowywania statku. Elewatory dzielą się na stałe, stojące na nabrzeżu i obsługujące silosy oraz śpichrze i na pływające—bardzo dogodne do przeładunku ze statku na barkę i na odwrót, bez względu na miejsce postoju statku.

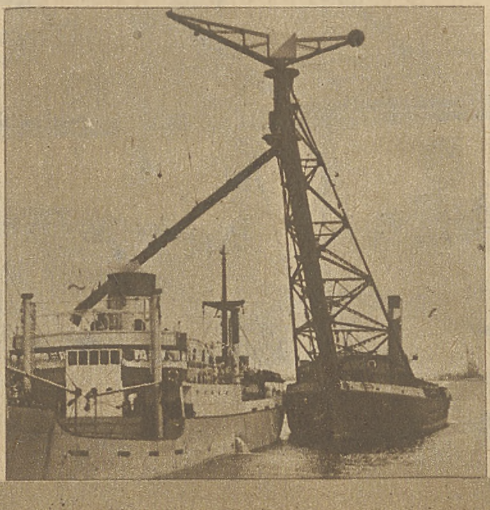
*

Sprawny i szybki przeładunek jest niezmiernie ważnym czynnikiem gospodarki morskiej. Jak obliczono, statek przeciętnie aż 200 dni w roku przebywa w porcie, a przecież zarabia tylko wtedy, gdy przewozi towar, t.j. gdy płynie. Na nic przyda się budowanie kosztownych, szybkich statków, jeżeli praca w portach będzie powolna i mało wydajna. Szybkość obrotu statku zależy głównie od obsługujących statek urządzeń przeładunkowych. Ilość i sprawność tych urządzeń stanowi więc o żywotności i atrakcyjności portu. Urządzenia przeładunkowe — to pracowite ręce portu. Im jest ich więcej i im są one sprawniejsze — tym port lepiej spełnia swe podstawowe zadania.

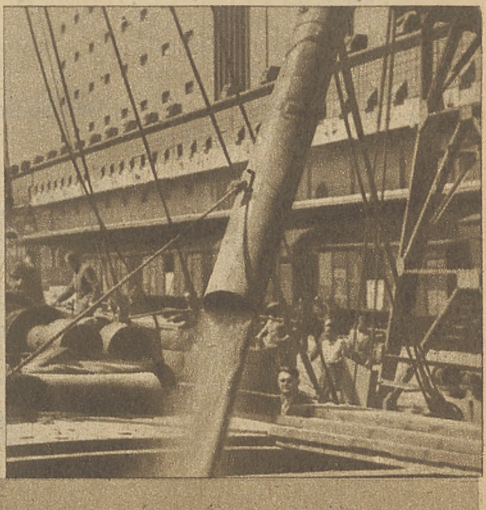
STEFAN KOLICKI



Chwytak dźwigu do towarów masowych.

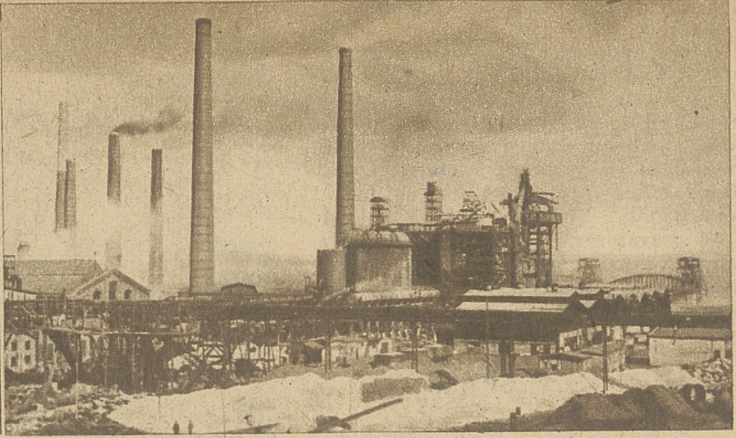


Pływająca stacja bunkrowa przy pracy.



Załadunek zboża z silosa na statek.

OPOWIEŚCI STALI OKRĘTOWEJ



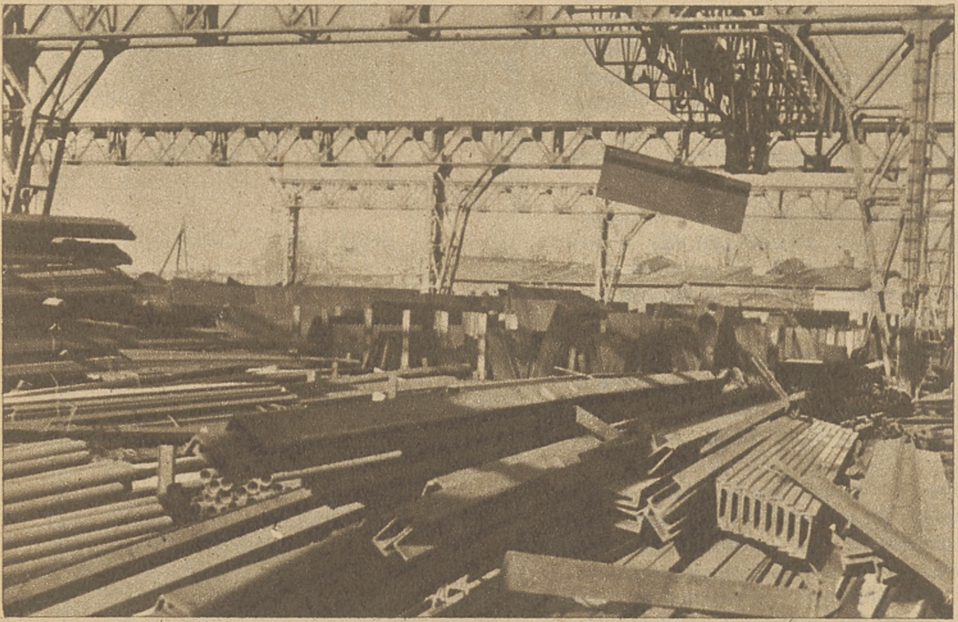
W wielkich piecach hutniczych, naładowanych rudą żelazną i koksem, w wysokiej temperaturze około 1500° wytapia się surówkę, tj. żelazo z dużą domieszką węgla. W piecach Martinowskich surówka zostaje wypalona, uwolniona od nadmiaru węgla (pozostaje go tylko około 0,4%) i otrzymuje nazwę stali. Odlana w bloki i ponownie nagrzana do białości skierowana zostaje do walcowni, gdzie przechodzi przez zespoły walców różnego kalibru, które „rozprasowują" bloki na arkusze blachy lub rozwalcowują je na długie belki o różnorakich przekrojach, nazywane kształtownikami.

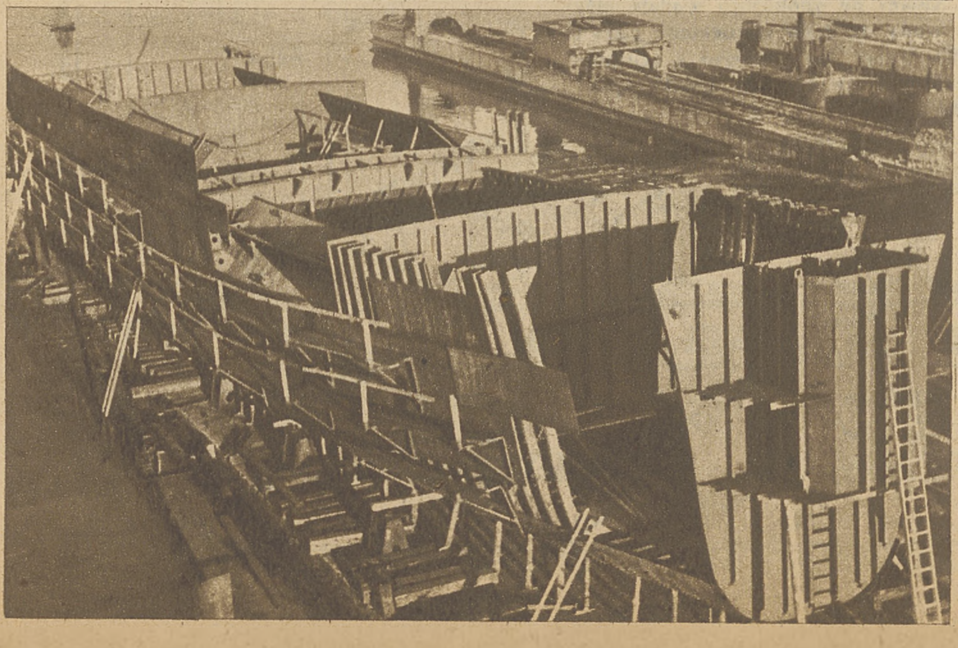
Wreszcie kończą się „tortury" stali. Przybiera ona postać budulca okrętowego i odpoczywa w oczekiwaniu na transport do stoczni. Zanim jednak zostanie załadowana na wagony, poddana być musi różnym badaniom i oględzinom inspektora Polskiego Rejestru Statków, który sprawdza blachę po blasze i kształtownik po kształtowniku. Tylko najlepsza stal używana jest do budowy statków.

PIERWSZA PODRÓŻ

Załadowane na wagony opuszczają blachy i kształtowniki hutę śląską, gdzie ujrzały światło dzienne. Rozstają się z robotniczą krainą dymiących kominów, wielkich pieców i kopalń i poprzez żyzne równiny Wielkopolski i malownicze wzgórza Pomorza dążą na północ, do Gdańska. Wagony załadowane stalą okrętową szybko zostają przetoczone na bocznicę i oto już otwiera się przed nimi brama wjazdowa na tereny stoczniowe. Brama stoczniowa tym się różni od wszystkich innych bram fabrycznych, że pochłania ogromne ilości stali i innych materiałów, a nie wypuszcza w zamian żadnych produktów. Wytwory stoczni — statki — spływają bowiem z pochylni wprost do morza.

Po minięciu bramy wagony skierowane zostają na rozległe place składowe, gdzie potężne suwnice z chrzęstem unoszą blachy i kształtowniki i umieszczają w przeznaczonych dla nich miejscach. Opróżnione i lekkie wagony niedługo odpoczywają. Parowóz zabiera je ze stoczni i przetacza do portu. Właśnie przycumował statek załadowany rudą żelazną. Nad otwartymi lukami pochylają się łapczywie chwytaki i unoszą pierwsze porcje rudy, aby wysypać ją na podstawione na nabrzeżu wagony. Wagon po wagonie napełnia się w szybkim tempie. Niedługo wyruszy pociąg w powrotną drogę do huty wioząc nowy żer dla rozpalonego, dyszącego dymem wielkiego pieca.





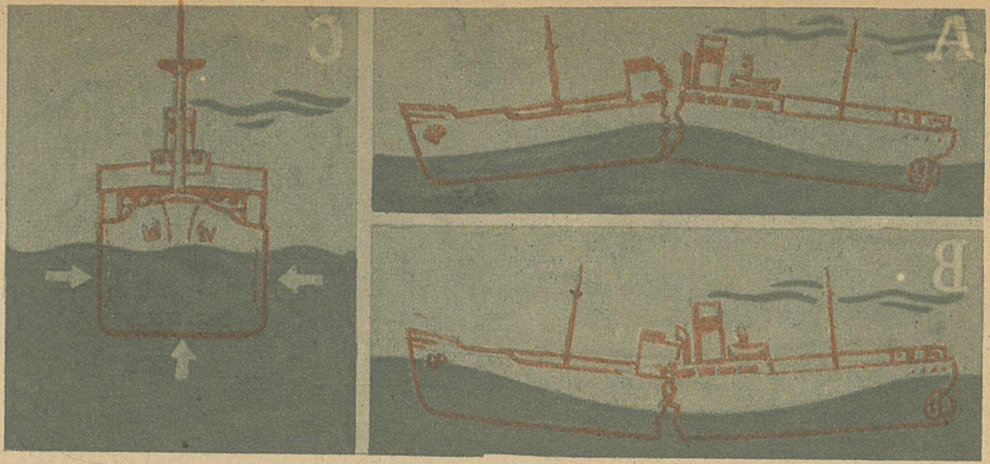
OPERACJE NA ZIMNO I GORĄCO

Ledwie stal przyszła do siebie po trudach podróży, a już magazynier z kartą zapotrzebowania w ręku wskazuje brygadzie placowej kształtowniki i arkusze, które należy ochwycić stalową liną i zaczepić na haku suwnicy celem przetransportowania do kadłubowni.

Arkusze blachy przeniesione zostają na potężne walce, które je prostują lub układane są w prasę, aby otrzymać odpowiednie wygięcia. Syczące płomieniem palniki krają blachy w pożądane kształty, a wirujące wiertła wiertarek borują otwory do nitów. Kształtowniki wędrują najpierw do długiego pieca, aby po nagrzaniu nabrać miękkości, a następnie błyskawicznie zostają ułożone na płycie, przytrzymane klamrami i uderzeniami młotów, wygięte wg odpowiedniego szablonu. Wreszcie w odpowiednich miejscach nawiercone zostaną i na nich otwory.

U GÓRY: nad rozległym terenem huty górują wiecznie dymiące kominy, przy których nawet wielki piec wydaje się niepozorny. W ŚRODKU: suwnica przenosi uchwycony arkusz blachy ponad placem składowym, założonym kształtownikami (na pierwszym planie) i blachami (w głębi). U DOŁU: na pochylni wyrasta potężny kadłub statku. Widać grodzie poprzeczne, wręgi i blachy poszycia burt.

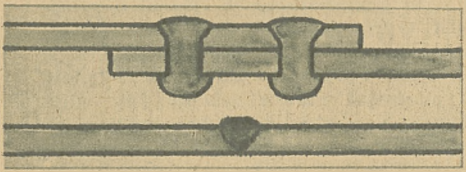
Tak obrobione blachy i kształtowniki zostaną połączone razem w części składowe kadłuba i przeniesione na zewnątrz hali, na pochylnię, gdzie z poszczególnych fragmentów montowane jest ogromne cielsko statku. Ta nowoczesna metoda, polegająca na rozbiciu procesu budowy na dwa etapy: zestawianie fragmentów kadłuba na hali i montowanie z nich kadłuba na pochylni — przyśpiesza i ułatwia budowę. Dawniej bowiem każda blacha i każdy kształtownik transportowany był osobno na pochylnię i tam zrastał się z wolno rosnącym kadłubem.



NITY CZY SPAWY?

Łączenie blach między sobą lub blach z kształtownikami odbywa się albo przy pomocy nitowania, albo spawania. Pierwszy sposób bywa coraz bardziej wypierany przez prostsze, tańsze, szybsze i łatwiejsze spawanie. Jednak w niektórych połączeniach nitowanie ma jeszcze przewagę i dlatego nie zostało całkowicie wyparte.

Na powyższym rysunku możemy porównać oba sposoby łączenia stali. Przy nitowaniu blacha musi zachodzić na blachę, wiercenie i dopasowywanie otworów zajmuje dużo czasu, a następnie założenie każdego nitu wymaga szeregu operacji. Najpierw trzeba trzon nitu rozgrzać do białości, szybko wetknąć w otwór, przytrzymać wypukłą



główkę, a rozgrzany trzon rozpłaszczyć uderzeniami pneumatycznego młota.

O ileż prostsze jest elektryczne spawanie na styk. Wyładowanie elektryczne, skierowane na szczelinę, wytwarza tak wysoką temperaturę, że topi się zarówno elektroda, którą doprowadzany jest prąd, jak i krawędzie obu blach, a zastygając łączy się to wszystko w jedną całość. Unikamy przy spawaniu wiercenia otworów, osłabiających blachę lub kształtownik oraz zachodzenia na siebie łączonych części. Nic więc dziwnego, że stukot młotów niterów coraz bardziej milknie na stoczni, a za to coraz częściej błyska oślepiające światło łuku elektrycznego w aparatach do spawania.

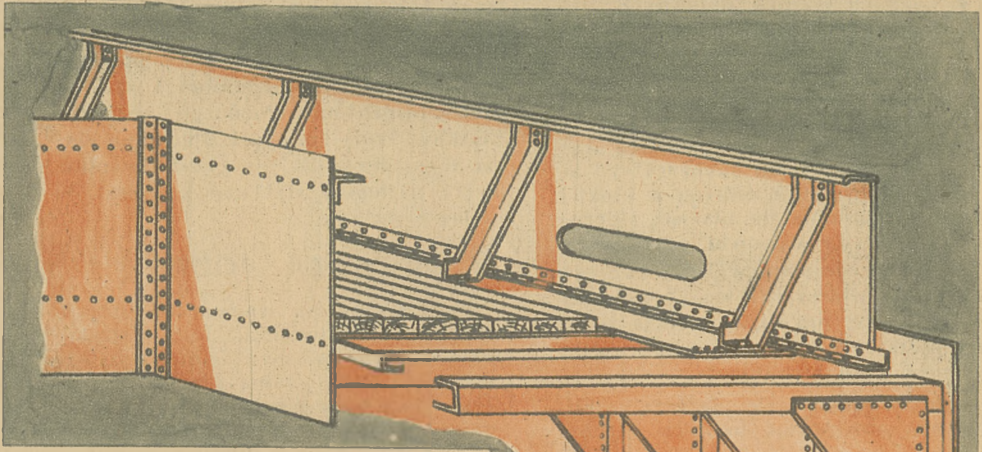
ZADANIE STALOWYCH WIĄZAŃ

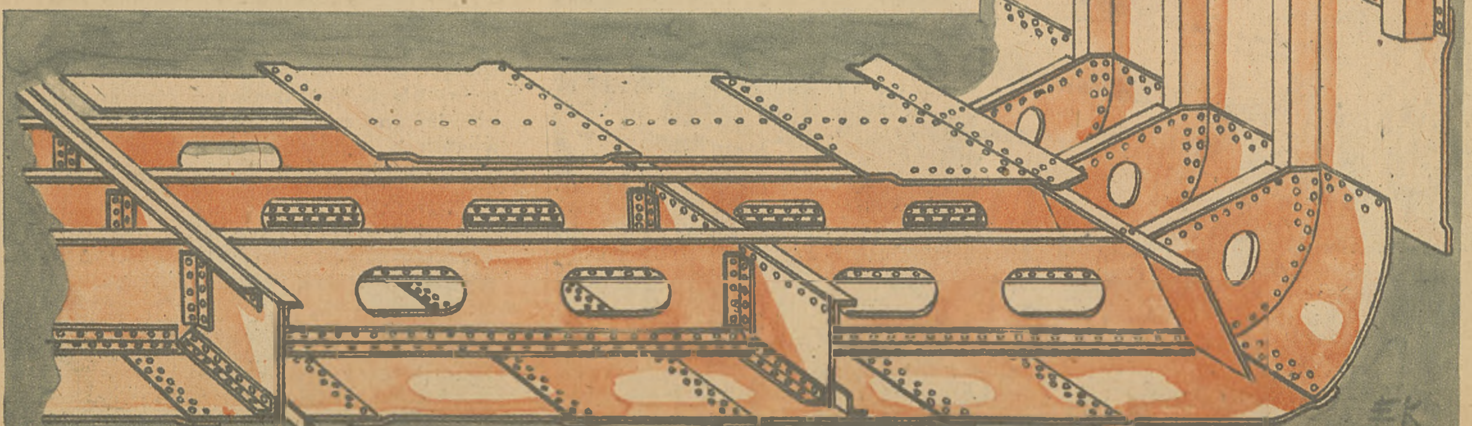
Patrząc na plątaninę wiązań kadłuba dziwimy się odruchowo, po co tyle stali idzie na budowę statku. Odpowiedź da nam rysunek u góry. Widzimy statek na fali w dwóch położeniach. Najpierw oglądamy sytuację, kiedy dziób i rufa zwisają w dolinach i swoim ciężarem przełamują statek przez grzbiet (A).

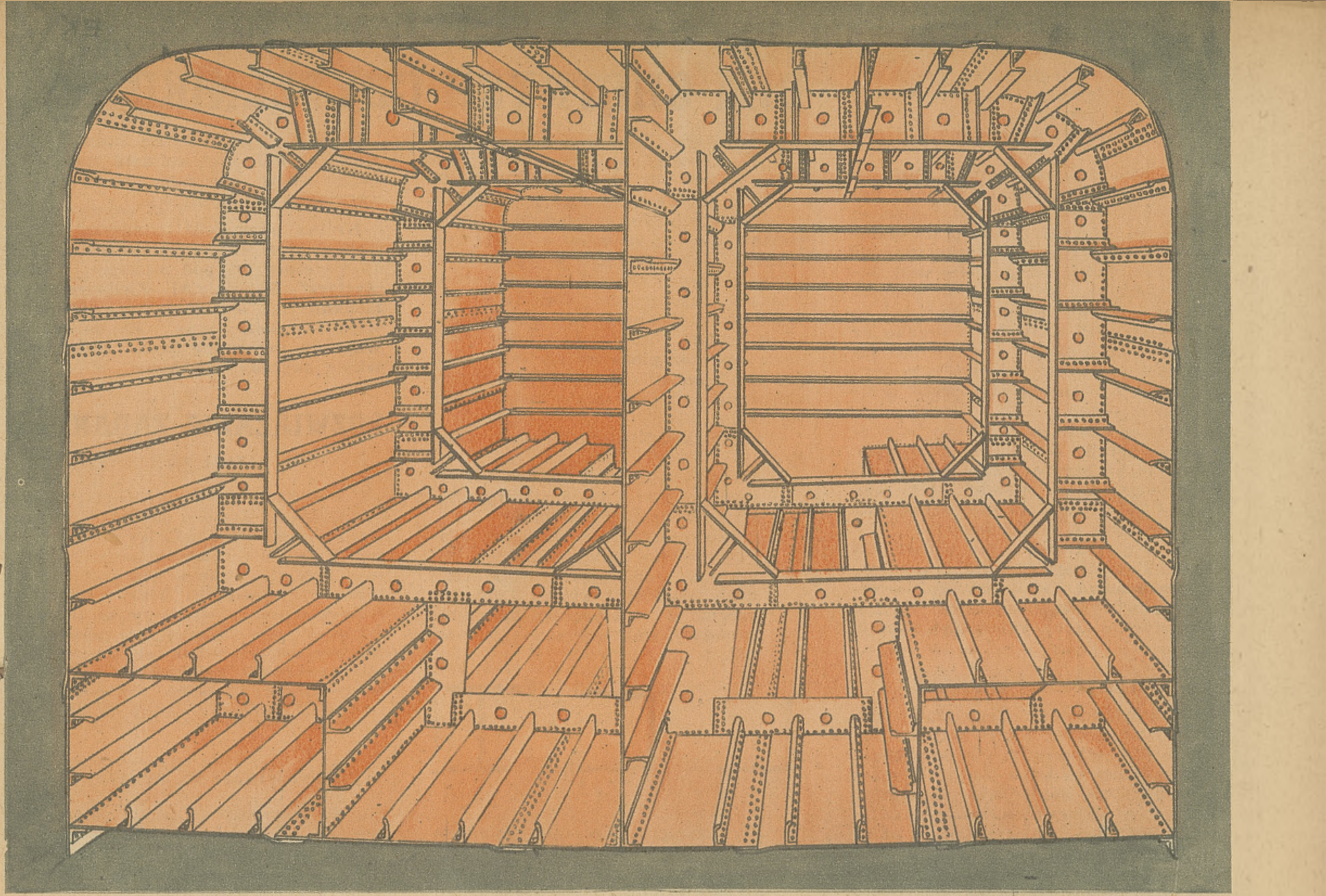
W sytuacji odwrotnej środek kadłuba znalazł się w dolinie fali (B), a rufa i dziób na sąsiednich grzbietach i statek podlega siłom załamującym go do środka.

Właśnie dla uniknięcia pęknięć kadłuba, które rysownik nie tylko przewidział, ale groźnie uwidocznił — statek musi być przemyślnie mocno zbudowany.

Morze — to nie gładka tafla słodkiej wody. Statek nieraz bywa igraszką fal, rzucających nim na wszystkie strony, toteż musi być uodporniony przeciwko usiłowaniom przełamania go wpół. Nawet na spokojnej wodzie ciśnienie wody dąży do wgniecenia burt i dna (C). Teraz już z całym zrozumieniem skierujemy oczy na wielki rysunek obok.







STATEK WIDZIANY OD PODSZEWKI

Mamy przed sobą fragment statku i widzimy stalowe wiązania, którym statek zawdzięcza odporność i możność przetrwania najcięższego sztormu na najbardziej wzburzonym morzu.

Przyjrzyjmy się wiązaniom poprzecznym, biegnącym w poprzek statku i nie dopuszczającym do odkształceń kadłuba pod wpływem sił działających prostopadle do burt i dna, jak np. ciśnienie wody pokazane na rys. C.

Zaliczamy do nich przede wszystkim wręgi, robione z kształtowników i biegnące gęsto jeden przy drugim przy dnie i burtach statku. Przypominają swym wyglądem żebra i spełniają w konstrukcji wiązań statku podobną rolę jak żebra w konstrukcji klatki piersiowej.

Wzmocnieniem wręg na dnie statku są budowane z blachy denniki z powycinanymi otworami, aby zmniejszyć ciężar denników nie zmieniając ich wytrzymałości.

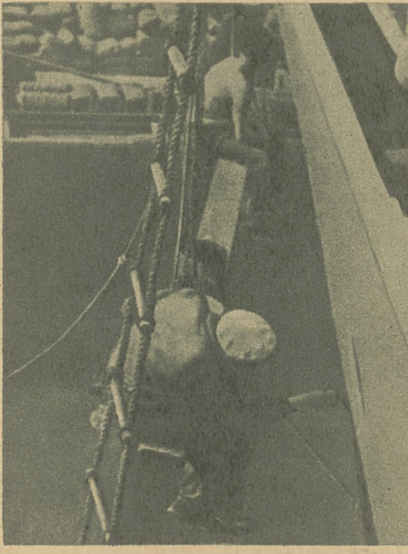
Wreszcie trzecim rodzajem wiązań poprzecznych są pokładniki, łączące końce wręgów od burty do burty. Na rysunku nie widzimy ich, ponieważ środek statku zajęty jest przez luk, tj. otwór prowadzący do ładowni i pokładniki przyjęły w tym miejscu statków postać półpokładników, przebiegając od burt tylko do zrębu luku, tj. do szerokiej blachy obramowującej otwór.

Do wiązań wzdłużnych zaliczamy wzdłużniki denne biegnące prostopadle do denników i zbudowane również z blachy, obramowanej kształtownikami. Środkowy wzdłużnik denny nazywamy nadstępką. Na niektórych statkach spotykamy stępkę — tj. wzdłużne wzmocnienie na zewnątrz dna, stanowiące jakby kręgosłup statku. Na naszym statku rolę tego kręgosłupa spełnia pas blach dennych, biegnących pośrodku statku, wzmocniony nadto nadstępką. Wielką rolę w nadaniu kadłubowi mocy wzdłużnej spełnia podwójne dno, położone na dennikach. Na wiązaniach poprzecznych i podłużnych rozciągnięte jest poszycie dna, burt i pokładu. Stanowi ono nie tylko wodoszczelne ściany kadłuba, lecz jest zarazem jego wzmocnieniem.

OSOBLIWOŚCI ZBIORNIKOWCÓW

Poznaliśmy fragment statku, w którym przeważały wiązania poprzeczne. Poniżej widzimy wnętrze innego statku o odmiennej budowie. Wręgi rozmieszczone są w dużych odstępach, ale są za to mocniej budowane z blachy i kształtowników. Nie ma na tym statku podwójnego dna. Przez środek biegnie ściana z blachy nazywana grodzią wzdłużną. Zamiast wręgów i pokładników widzimy na burtach, na dnie i przy pokładzie dużą ilość gęsto rozmieszczonych lekkich wzdłużników. Ten system wiązań ma zastosowanie przy budowie zbiornikowców. Zapewnia on nie tylko wielką moc wzdłużną i poprzeczną, ale też zmniejsza ciężar statku, gdyż stosując go zużywa się mniej stali na wiązania niż przy statku o przewadze wiązań poprzecznych i podwójnym dnie. Co prawda podwójne dno, położone na dennikach, zwiększa znacznie bezpieczeństwo statku, zabezpieczając kadłub przed zalaniem wodą w wypadku uszkodzenia dna zewnętrznego. Jednak każdy zbiornikowiec w wypadku przebicia dna chroniony jest przed zatonięciem w inny sposób. Mianowicie podzielony jest on grodziami na szereg przedziałów i zalanie jednego z nich, a nawet kilku, nie powoduje zatopienia statku.

Charakterystyczną cechą wielu zbiornikowców są zapasowe mniejsze zbiorniki, umieszczone na obu burtach, tuż pod pokładem.



Marynarze siedzący na desce, zawieszonej na linach, malują burtę statku. Każde zadrapanie farby jest starannie zakryte, aby nie dopuścić do rdzewienia.

OBRONA PRZED WROGIEM

Kiedy przyglądamy się potężnym konstrukcjom stalowym, zdolnym do przetrwania ataków rozszalałego żywiołu, nie przypuszczamy nawet, że ich

istnienie jest stale zagrożone przez niedostrzegalnego wroga, który drwi sobie z ich mocy. Wrogiem tym jest rdza, polegająca na utlenianiu się żelaza pod wpływem kolejnego działania wody i powierza. A przyznacie chyba, że statek ma wyjątkowo ścisły kontakt z wodą.

Jak więc zwalczać wroga stali — rdzę? Jedynym wyjściem z sytuacji jest zabezpieczenie stali przed zetknięciem z wodą, co osiągnąć można przez malowanie. Toteż trudno na statku natrafić na odkrytą powierzchnię gołej stali. Jedynie pokłady, o ile nie są pokryte drzewem, jak na rysunku obok, nie są malowane, gdyż i tak farba prędko by się starła. Smaruje się je natomiast jakimś tłuszczem, np. smarem z maszyny, który zabezpiecza stal przed zetknięciem z wodą.

Do malowania stali powszechnie używa się minii o kolorze czerwonym. Jest to farba bardzo trwała i doskonale przylegająca do metalu. Służy ona również jako podkład pod wierzchnią warstwę farby o innym kolorze.

Nic więc dziwnego, że pędzel jest jednym z głównych narzędzi pracy każdego marynarza. Od dostrzeżenia i zamalowania w porę wszystkich miejsc, odrapanych z farby, zależy żywot statku.

OSTATNIA PODRÓŻ

Mimo najstaranniejszego malowania rdza powoli niszczy każdy statek. Ulubionym jej miejscem są wszelkie złącza, nity itp. Toteż co kilka lat statek musi być poddawany dokładnym oględzinom na doku, a po pewnym czasie okazuje się, że już musi być wycofany z obiegu. Kończy więc swoją służbę jako środek transportu i staje się wyłącznie masą stali przeznaczoną na złom. Holownik przeprowadza go na stocznię, która niegdyś była jego kolebką, pokłady zaludniają się robotnikami, przeciągającymi przewody do palników acetylenowych, błyska tu i ówdzie płomień i statek zaczyna z dnia na dzień topnieć, cięty na kawałki. Brama stoczniowa, o dziwo, przepuszcza załadowane wagony. Leżą na nich spracowane blachy i kształtowniki, przeżarte rdzą, jakże niepodobne do tych, które przed kilkudziesięciu laty wjeżdżały dumnie prosto z huty.

Podróż powrotna prowadzi również do huty. Czekają już tam piece, które przetopią złom na nową szlachetną stal, która — być może — znowu wróci do stoczni i przemieni się we wspaniały statek.

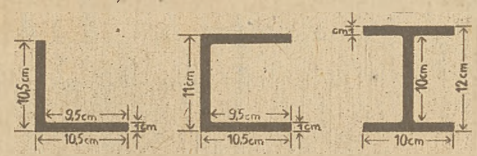
SEL.

ZADANIE DLA CHĘTNYCH CZYTELNIKÓW (4)

Chętni Czytelnicy, którzy zajmowali się w poprzednich zadaniach manewrowaniem statkiem, nawigacją, nadzorowaniem przeładunku i rozpoznawaniem żaglowców — mają tym razem okazję wystąpić w charakterze stoczniowców. Oczywiście mile będą widziane rozwiązania nadesłane nie tylko przez dawnych uczestników naszych zadań, lecz także przez tych, którzy po raz pierwszy spróbują swoich sił. Przecież zadanie 4 jest naprawdę łatwe, choć pozornie może wydać się zagmatwane.

Przed przystąpieniem do niego należy:

1. przypomnieć sobie prawo Archimedesa, które jest punktem wyjścia dla naszych obliczeń,
2. przypomnieć sobie, że ciężar właściwy słonej wody morskiej jest większy od ciężaru właściwego wody słodkiej i wynosi 1,028,
3. przyjąć do wiadomości, że ciężar właściwy stali okrętowej wynosi 7,86,



4. uważnie przyjrzeć się rysunkom przekrojów kształtowników i pomyśleć nad tym, jak oblicza się powierzchnię takiego przekroju.

A teraz przystąpimy do zadania, którego treść jest następująca:

Stocznia wybudowała statek. Zużyto na tę budowę 625 arkuszy blachy stalowej o grubości 10 mm i wymiarach 1,4 x 8 m, 18.000 metrów bieżących kształtowników, I z czego 14.000 mb. kątowników L 3.000 mb. ceowników C i 1.000 mb. dwuteowników Grubość tych kształtowników wynosiła 10 mm, a wymiary ich podane są na rysunku. Pozostałe materiały budowlane i wyposażenie statku ważyło 115,4 ton. Maszyna, kotły, wał ze śrubą, wszelkie mechanizmy i instalacje z nimi związane ważyły 275 ton. Z rysunków kadłuba wyliczono, że jego część podwodna aż do linii największego dopuszczalnego zanurzenia ma objętość 3750 m^3

Znaleźć, jaka będzie nośność tego statku, tj. ile ton ładunku należy na niego włożyć, aby zanurzył się do linii największego zanurzenia.

Krótką odpowiedź nadsyłać należy najlepiej na kartce pocztowej do dnia 15 kwietnia br. pod adresem: „Młody Żeglarz" Gdynia, Al. Zjednoczenia 3 (zadanie 4) — podając swój adres, wiek i wykształcenie. Za dobre rozwiązania przyznane będą przez losowanie nagrody książkowe.

ROZWIĄZANIE ZADANIA 3

ODPOWIEDZI NA PYTANIE I

1. Kiedy pęknie lewoburtowa gaja lewego bumu, ładunek zawiśnie na renerze prawego bumu i pociągnie za sobą lewy bum tak, że zetknie on się z bumem prawym. Rozkołysany przy tym ładunek może zagrozić robotnikom z brygady na lądzie, zdejmującym ładunek z haka i odwożącym go taczkami.

2. Kiedy pęka dziobowa gaja prawego bumu, bum ten zatoczy łuk i dotknie bumu lewego, a ładunek, który zawiśnie na lewym renerze, może, na skutek rozkołysania się, uderzyć w lukowego stojącego na lewej burcie.

ODPOWIEDZI NA PYTANIE II

1. Na keczu obsługa tylnego masztu jest łatwiejsza niż grotmasztu. Był to więc żeglarz z „Młodej Gwardii".

2. Na szkunerze tylny maszt — grotmaszt jest większy i przez to trudniejszy w obsłudze niż przedni — fokmaszt. Mówił to uczeń z PSJ, szkolony na „Zewie Morza".

3. Reje tylko na fokmaszcie są na barkentynie. Mógł więc to mówić tylko radziecki kolega z żaglowca „Profesor Wize".

4. Łatwa obsługa tylnego masztu oraz konieczność wchodzenia na maszty pozostałe dla zwinięcia żagli świadczą o tym, że była to wypowiedź marynarza z barku „Admirał Kruzensztern".

5. Brak różnic między masztami i fakt zwijania żagli w górze świadczą o tym, że jest to opowieść ucznia z fregaty „Dar Morza".

6. Szybkie zrzucenie żagli przez opuszczenie na dół 3 gafli jest dowodem, że chodzi o 3-masztowy szkuner szkolny ORP „Iskra".

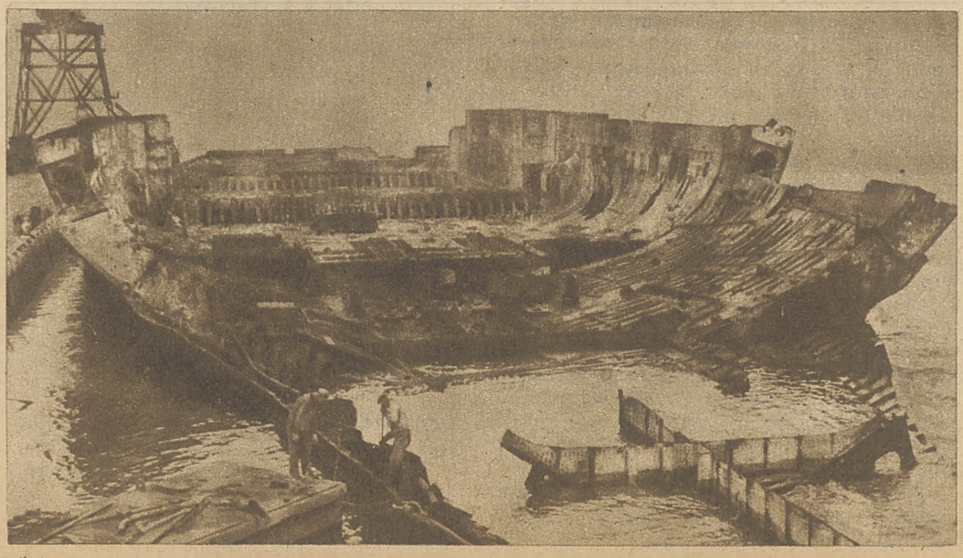
Lista nagrodzonych ogłoszona zostanie w następującym numerze.

NAGRODY ZA ROZWIĄZANIE ZADANIA Nr 2

Nagrody książkowe za dobre odpowiedzi na zadanie nr 2 otrzymali:

1. Adamczyk Zdzisław, l. 15, wieś Berezów nr 14, p-ta Suchedniów.
2. Baran Zbigniew, l. 14, Szczecin, Kr. Jadwigi 29, m. 4.
3. Drechsler Adam, l. 17, Bochnia, ul. Bracka 365.
4. Maćkowiak Jerzy, l. 16, Włocławek, ul. Dzielińska 11.
5. Gregorek Halina, l. 14, Łomża, ul. Sienkiewicza 2 m. 24.
6. Pszczółka Leon, l. 17, Lubań Śl., ul. Sportowa 6, m. 5.
7. Świtalski Józef, Białogard, ul. Wojska Polskiego 6.
8. Wlosetek Jerzy, l. 19, Żychlin, Państw. Lic. Elektrotechn.
9. Wojciechowski Wojciech, l. 15, Orłowo, al. Zwycięstwa 220, m. 7.
10. Wyrwa Jerzy, Dęblin — Lotnisko, Blok 307/18.

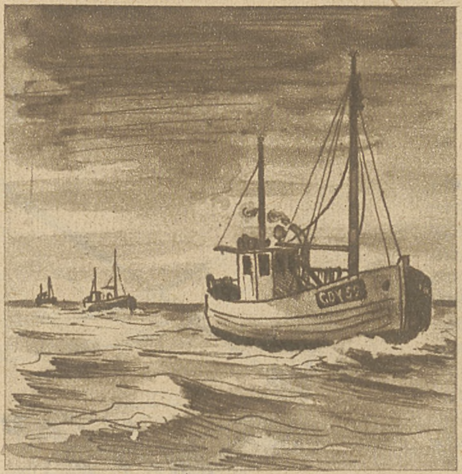
Żałosne resztki niegdyś dumnego transatlantyka, obecnie ciętego na złom. Niemało trudu potrzeba, aby pociąć na kawałki potężną stalową konstrukcję.



Rybackie żniwa



Sezon dorszowy trwa. Port rybacki i noc tętni najwyższym tempem pracy. Daleko jeszcze do świtu, gdy od krótkich drewnianych pomostów jeden po drugim odbijają kutry i łoskocząc miarowo swymi wolnoobrotowymi silnikami — wychodzą w morze, na połów. Nabrzeża portu pustoszeją.



Ze wszystkich portów kutrowych Zatoki Gdańskiej — z Gdyni, Helu, Jastarni, Górek a także Władysławowa — jak rozsypane po morzu żółte paciorki — dążą pracowicie pękate, przysadziste stateczki. Cel ich rejsów jest jeden — Głębia Gdańska, królestwo dorsza.



Tutaj, na Głębi Gdańskiej — jednym z najwydajniejszych łowisk Bałtyku — przebywają chętnie dorsze, znajdując na jej wodach korzystne warunki rozwoju i wyżywienia. Szczególnie w okresie tarła — od lutego do kwietnia — gromadzą się tu ogromne ilości dorsza.



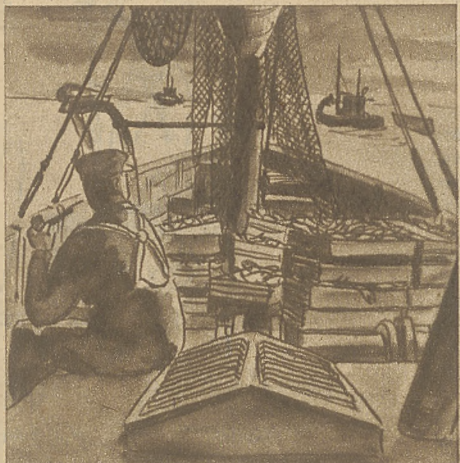
Rybacy starają się ten okres jak najintensywniej wykorzystać. Nie na darmo zwie się on — „rybackimi żniwami". Oto już wczesnym rankiem kutry znalazły się na łowisku. Wielki włok wędruje pośpiesznie za burtę: najpierw matnia, potem skrzydła.



Już sieć cała jest za burtą — kuter rozpoczyna trałowanie, pierwszy poranny zaciąg. Głucho dudni obciążony silnik, ciężko pracuje na fali kadłub. Na długich stalowych holinach ciągnie się za kutrem po piaszczystym dnie morza wydłużony worek, otwierając gościnnie krótkie skrzydła rozciągnięte na boki przez deski - rozpornice. Chytra pułapka sunie po tarlisku zagarniając w swe wnętrze dziesiątki i setki ryb. Wreszcie — kuter stopuje. Idzie w ruch winda sieciowa. Metr po metrze wyłaniają się z wody holiny, już są skrzydła i wreszcie —



Matnia, pełna brunatno - białej stłoczonej masy. Zaciąg się udał. Powoli wędruje do góry podniesiona na bloku matnia. Jeden ruch rozwiązujący węzeł kodentowy i cała ruchliwa masa tysięcy dorszy zapełnia pokład, aż po kolana pracujących ludzi.



Po pierwszym zaciągu idzie drugi, później trzeci i czwarty — nie każdy udany. Już wieczór zapada głęboki, gdy z morza — nurzając się po zręby pokładów pod ciężarem ułożonej w skrzyniach zdobyczy — powracają kutry do swych baz. Zapada noc.



Przy świetle elektrycznych lamp na nabrzeżach rybackiego portu wre gorączkowa praca: dziesiątki ton złowionego przez kutry dorsza wędrują z ładowni i pokładów do patroszalni i solarni — a potem wagonami i samochodami rozsyłane są po całym kraju „Rybackie żniwa" w całej pełni.

ŁADUNKI OKRĘTOWE

Niewątpliwie w każdym, kto interesuje się żeglugą, zagadnienie ładunków okrętowych budzi ciekawość. Redakcja „Młodego Żeglarza" postanowiła zebrać materiały ilustracyjne dotyczące tego tematu i umieszczać je w kolejnych numerach wraz z krótkimi objaśnieniami. Będzie to uzupełnienie zeszłorocznego cyklu ilustracji, poświęconych rozwojowi budownictwa okrętowego.

NAJDAWNIEJSZE zabytki, przedstawiające przewóz towarów wodą, pochodzą z Egiptu. Na rys. 1 widzimy scenę ładowania statków egipskich, kursujących po Morzu Czerwonym i odwiedzających krainę Punt, czyli dzisiejsze Somali w Afryce. Rysunek wzorowany na oryginalnej płaskorzeźbie zapoznaje nas z wielkością statków handlowych, rodzajem towarów, sposobem ładowania. Z Punt przywozili Egipcjanie przede wszystkim heban, kość słoniową, kadzidło. Widzimy jednak, że przewożono także drzewka balsamowe w donicach.

Egipskie statki morskie krążyły również po wschodniej części Morza Śródziemnego, dowożąc drzewo z Fenicji, miedź z Cypru, wazy, broń i ozdoby z Krety.

Drugim wielkim ośrodkiem handlu morskiego w starożytności była Fenicja. Żeglarze feniccy uprawiali żeglugę nie tylko po całym Morzu Śródziemnym, ale też wypuszczali się poza Gibraltar, docierając do wysp brytyjskich, a nawet na Bałtyk. Z drugiej zaś strony organizowali żeglugę po Eufracie, Tygrysie i Zatoce Perskiej.

Do przewozu kamienia stosowali Fenicjanie osobliwą metodę. Bloki kamienne układali na tratwach, zrobionych z nadętych powietrzem worów, uszytych ze skór bydlęcych (rys. 2).

Często spotykanym motywem w płaskorzeźbach fenickich jest transport drzewa (rys. 3). Pochodzi to stąd, że w krajach wschodnich, jak np. w Palestynie, a także w Egipcie, dobre drzewo budowlane należało do rzadkości, a więc Fenicjanie zaopatrywali te kraje zwłaszcza w cedry, które rosły w ich ojczyźnie. Pnie cedrowe częściowo układano na statku, częściowo holowano na linie za statkiem.

Głównym jednak ładunkiem statków fenickich były towary wytwarzane w Fenicji, a poszukiwane w całym ówczesnym świecie: tkaniny, naczynia, szkło, ozdoby. W zamian za nie przywozili kupcy feniccy do kraju złoto z Afryki, srebro z Hiszpanii, cynę z wysp brytyjskich.

Z opisu jednej z wypraw kupieckich odtworzony jest wygląd statku fenickiego, którego pokład zastawiony jest towarami i naczyniami z wodą (rys. 4).

Z biegiem lat przodujące miejsce w żegludze zajęli Grecy. Handel uprawiany przez nich nie różnił się od wzorów fenickich.

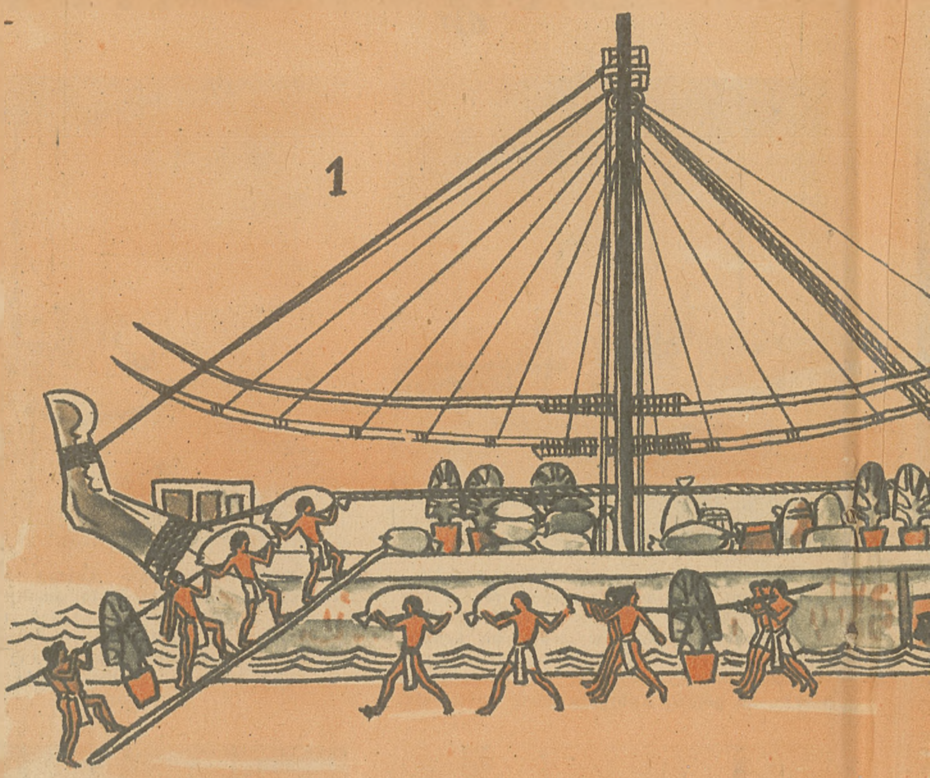
Z kolei panem handlu morskiego stał się Rzym. Dla zaopatrywania wielkiej stolicy rozległego imperium płynęły statki ładowne zbożem. Rysunek 5, wzorowany na starej płaskorzeźbie rzymskiej, przedstawia scenę z portu, ozdobionego wspaniałymi posągami.

Po upadku potęgi Rzymu i wkroczeniu na widownię młodych ludów barbarzyńskich, handel morski zaczął zanikać, bo ludy te ze względu na swoje pochodzenie lądowe nie znały się na morzu, a jeżeli znały się — jak np. Wikingowie — to używały szlaków morskich przede wszystkim dla podbojów.

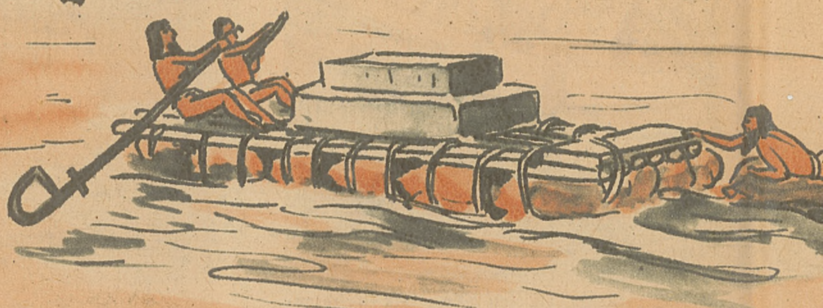
Dopiero w okresie wojen krzyżowych począwszy od XII w. rozpoczęło się ożywienie w żegludze śródziemnomorskiej, wywołane koniecznością transportowania krzyżowców na Wschód.

Rys. 6 przedstawia statek używany do tego celu, a rys. 7 pokazuje jak we wnętrzu tego statku rozmieszczano konie, bez których przy ówczesnym systemie walk rycerskich nie umiano by wojować.

1



2



5




4
3
6
7
EK

Modelarstwo

BUDUJEMY MODEL PORTU MORSKIEGO (2)

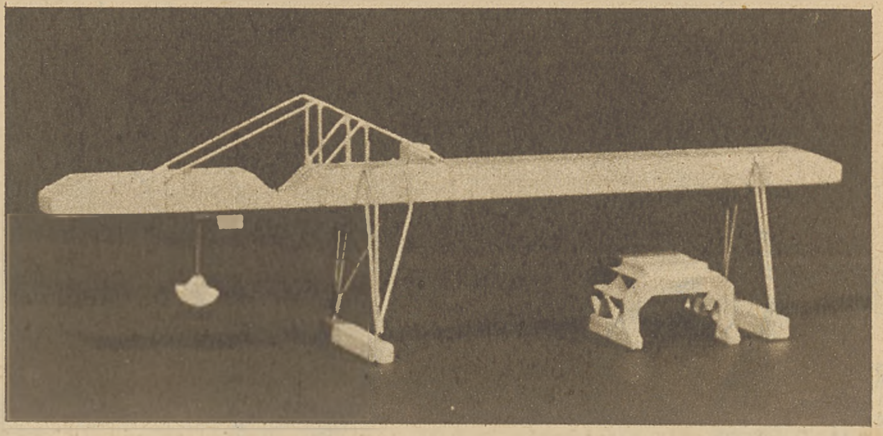
W poprzednim numerze zaproponowaliśmy Czytelnikom zbudowanie makiety portu. Chochlik drukarski spowodował, iż nie podaliśmy skali, w jakiej zamierzamy przeprowadzić budowę. Będzie to skala 1:600 dość mała na to, aby nie było kłopotu z wymiarami całej makiety, a wystarczająco duża, by wszelkie szczegóły można było wykonać jako tako dokładnie.

Zapewne wielu z Czytelników skonstruowało już owych dziesięć bramowych dźwigów do masówki, których plany i opis budowy podaliśmy w poprzednim numerze. Obecnie, uzupełniając ekwipunek naszego przyszłego portu w urządzenia przeładunkowe do towarów masowych — zbudujemy dźwigi mostowe do rudy oraz współpracujący z nimi zasobnik.

DŹWIGI MOSTOWE

Dźwigów mostowych będziemy potrzebowali do naszej makiety — dwa. Jeśli ktoś ma ochotę, może wykonać i trzeci. W takim wypadku proponujemy, by wykonał go z podniesionym do góry wysięgiem, tak jak to jest widoczne na fotografii okładkowej w poprzednim (1—2) numerze „Młodego Żeglarza" (budka kranisty musi wówczas znajdować się ponad lądem, a chwytak powinien być opuszczony na ziemię).

R y s u n e k modelu jest dokładnie zwymiarowany — bowiem ze względów technicznych (brak miejsca) nie mogliśmy reprodukować go w przyjętej przez nas skali 1:600 tak, jak to miało miejsce przy dźwigu bramowym. W związku z tym nie należy przy budowie brać pod uwagę wielkości samego rysunku — ale wymiary w milimetrach podane obok.

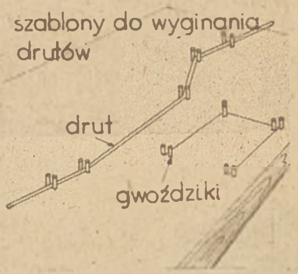


C z ę ś c i d r e w n i a n e dźwigu — to przede wszystkim most (część a), dalej — kabina kranisty (część b), chwytak (część c), pomieszczenie windy podnoszącej zwodzony odcinek mostu (część e) oraz dwie podstawy (części d). Pracę rozpoczynamy od mostu. Po nadaniu mu odpowiednich kształtów nacinamy rowki i wiercimy otwory na druty konstrukcji podstawy. Następnie wykonujemy część b oraz część c, po czym delikatnie wiercimy w nich wiertłem 1 mm grubym — otworki, do których wpuszczamy na klej cienką „linkę" skręconą z dwóch drucików wyjętych np. z żyłki antenowej (identyczne chwytaki podwiesimy w podobny sposób na „linkach" dziesięciu dźwigów bramowych wykonanych wg. planów zamieszczonych w poprzednim n-rze).

Uwaga: Przy wierceniu otworów zamiast wiertła używać możemy krótkiego odcinka drutu, z którego wykonujemy konstrukcję, umocowanego w futrze wiertarki i lekko na końcu sklepanego.

Kabinę z chwytakiem podklejamy w dowolnym punkcie mostu (najlepiej — na jednym mostowcu — w pozycji jak na rysunku, na drugim — ponad zasobnikiem). Na wierzchu mostu przyklejamy część e. Wreszcie — z listewki o wymiarach 4 x 4 mm wykonujemy 2 części d, po czym wiercimy w nich otwory na nogi dźwigu.

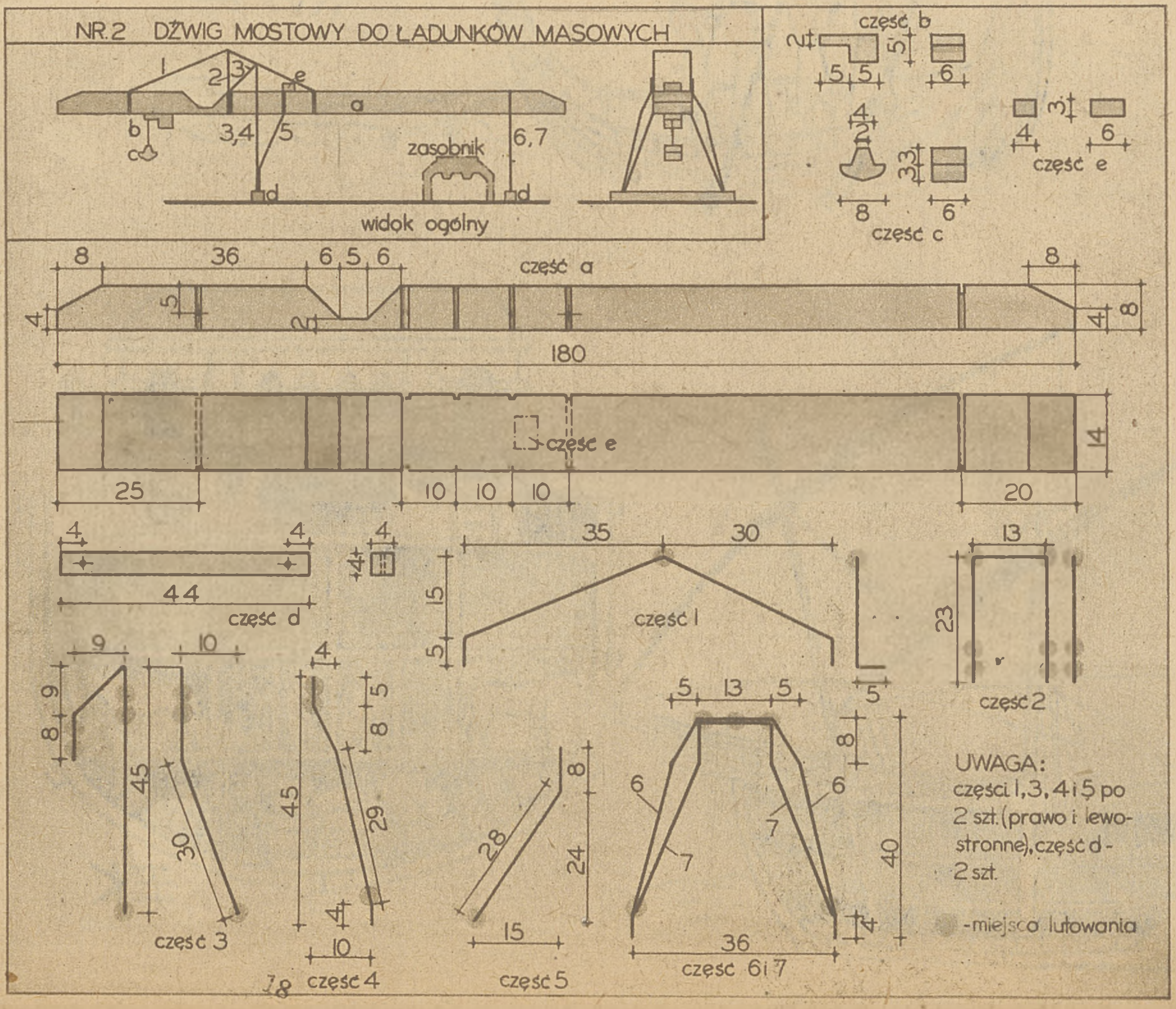
C z ę ś c i z d r u t u wykonywać będziemy podobnie jak to czyniliśmy przy dźwigach bramowych — przy pomocy szablonu, który bardzo ułatwi nam pracę. Szablon (patrz rysunek pomocniczy) przygotowujemy w ten sposób, że rysujemy żądany element na kawałku papieru, przyklejamy papier do deszczułki, a następnie w miejscach zagięć tworzymy z wbitych parami i nisko uciętych gwoździków — rodzaj „bramek". Przystępując do gięcia musimy pamiętać, aby odcinki drutu były nieco dłuższe niż podają wymiary, a to dla wygody przy wyginaniu, szczególnie mniejszych elementów. Po wygięciu poszczególnych części — zbyteczne odcinki drutu nadpiłowujemy lekko pilnikiem i odłamujemy przy pomocy płaskich szczypczyków. Pewną trudność przy wyginaniu sprawiać nam będzie sprężynowanie drutu, który po zagięciu ma zwykle tendencję powracania do kształtu pierwotnego. Zapobiec temu można przez odkształcenie drutu więcej nieco niż przewiduje rysunek. Wtedy, „wracając" odrobinę do pierwotnego położenia,



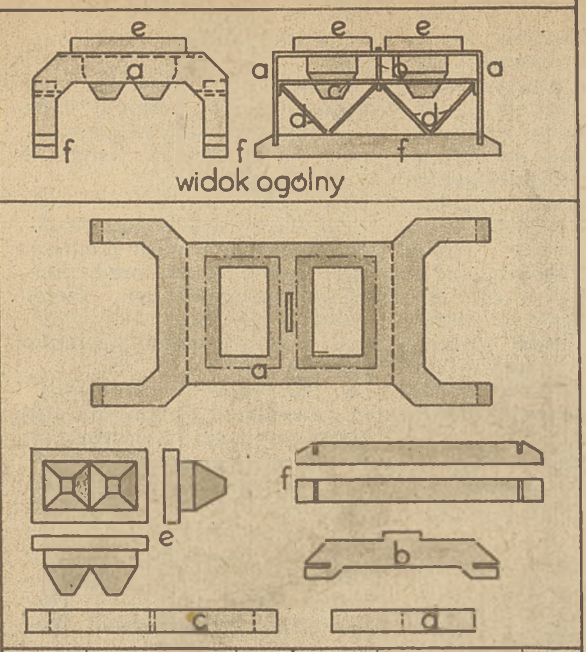
sam przybiera żądany przez nas kształt.

M o n t a ż. Gotowe części lutujemy wg. następującej kolejności: najpierw — część 6 z częścią 7, następnie — części 3 z częściami 4 (wykonane dwukrotnie — raz lewo, drugi raz prawostronnie), dalej — zlutowane z sobą lewostronne części 3 i 4 łączymy z prawostronnymi przy pomocy części 2. Otrzymaną konstrukcję wkładamy na klej w rowki mostu. Następnie w odpowiednie rowki i otwory mostu wkładamy, również na klej, dwie części 1 i lutujemy je w punktach zetknięcia z częściami 2 i 3. W końcu wkładamy we właściwe rowki obie części 5 i przylutowujemy je w miejscach zetknięca się z częściami 3 — 4. Przygotowaną konstrukcję złożoną z części 6 i 7 umocowujemy na ostatku (oczywiście również na klej) w rowkach tylnej części mostu. Dźwig mamy zasadniczo gotowy. Po przeczekaniu aż klej całkowicie stwardnieje — osadzamy jego nogi w podstawach (części d) i możemy przystępować do malowania.

Uwaga: Przed lutowaniem części 2 — 3, 3 — 4 i 6 — 7 miejsca styków zmocowujemy z sobą ściśle cienkim drucikiem (najlepiej z żyłki antenowej) tak.



NR. 3 ZASOBNIK WAGOWY DO RUDY



część	materiał	szt.	część	materiał	szt.
a	karton	1	d	karton	4
b	//	1	e	drzewo	2
c	//	2	f	//	2

aby się nam nic w momencie lutowania nie mogło przesunąć. Po zlutowaniu spiłowujemy zbyteczną cynę drobnym pilnikiem — szczególnie uważnie w miejscach, które mają być osadzone w rowkach.

Malowanie i bardzo ważna poprzedzająca je czynność — przygotowanie modelu do malowania — są dokładnie opisane w cyklu artykułów mgr. M. L. Boczara p. n. „Porady Modelarskie". Artykuł o przygotowaniu modelu do malowania ukazał się w styczniowym n-rze „Morza", pierwszą część artykułu o samym malowaniu — znajdziecie obok. Tam też odsyłamy Czytelników — celem uzyskania wskazówek, jak wykonywał wymienione powyżej czynności. Kolor dźwigów: ciemnoszary.

ZASOBNIK

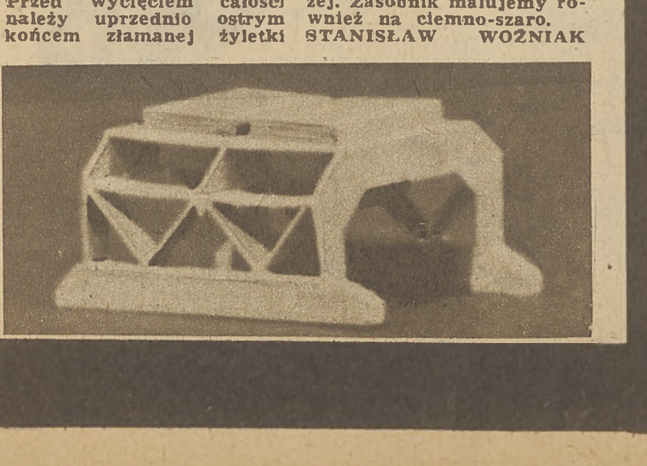
Zasobnik potrzebujemy tylko jeden. Mimo to i tak będziemy mieli z nim dość kłopotu, bo jest w porównaniu z dźwigami niewielki, przez co wymaga jeszcze większej precyzji i staranności w wykonaniu. Jako materiału użyjemy drzewa i kartonu (brystolu kreślarskiego). Rysunek reprodukowany jest w skali 1:600, a zatem wielkość jego odpowiada wielkości modelu, który mamy zbudować.

Przygotowanie części. Pierwszą czynnością będzie przerysowanie na kartonie części a. Przed wycięciem całości należy uprzednio ostrym końcem złamanej żyletki wyciąć w środku otwory na zsypy oraz szczelinkę na część b (tak szeroką — jak grubość używanego przez nas kartonu). Po wycięciu części a ostrym nożykiem nacinamy lekko linie zagięcia (na rysunku — przerywane) i zaginamy. Podobnie postępujemy z częściami b, c i d. Z listewki drewnianej wykonujemy dwie części f i nacinamy w nich po dwa rowki na wpuszczenie nóg zasobnika. Najwięcej kłopotu sprawi nam wykonanie z drzewa obu zsypów (części e)— mających nieco skomplikowany kształt.

Montaż. Gdy mamy już wszystko gotowe — przystępujemy do montażu (używając kleju acetonowego, a w razie jego braku — dekstryny): obie części c łączymy z częścią b i przyklejamy całość do części a. Nogi części a wstawiamy następnie na klej do rowków w częściach f. Zgięte w kształcie litery V części d dopasowujemy, a następnie wklejamy pomiędzy części f i c. Na końcu wstawiamy w otwory części a oba zsypy (części e) i przyklejamy. Zsypy można wykonać — jeśli ktoś woli — dzielone na część górną i dolną. Nie należy wówczas wycinać otworów w części a, tylko po prostu przykleić górne części zsypów na części a, zaś dolne pod nią.

Malowanie — patrz uwagi na ten temat powyżej. Zasobnik malujemy również na ciemno-szaro.

STANISŁAW WOŹNIAK



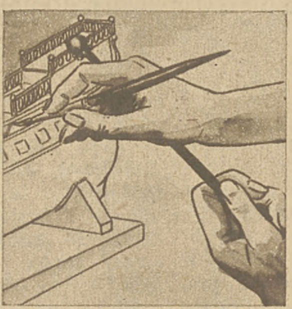
Z CYKLU: porady modelarskie

MALOWANIE MODELI

Zacznijmy od następującego stwierdzenia: duża część, a może nawet większość modeli, zostaje popsuta w końcowym stadium wykonania — kiedy już, zdawałoby się, pozostała najprostsza czynność: malowanie. Jakież są tego przyczyny?

Często bardzo wykonawcy spieszy się — chciałby swe dzieło zobaczyć jak najprędzej gotowe. Dlatego nie przygotowuje modelu jak należy do malowania i czynność tę wykonuje niedbale. A przecież — podobnie jak przy całej pracy — tak i w jej końcowych fazach, konieczna jest cierpliwość. Powierzchnie modelu muszą być starannie przygotowane pod malowanie i idealnie gładkie. (Pisaliśmy o tym obszernie w styczniowym numerze „Morza" w artykule „Jak przygotować model pod malowanie").

Nieraz też niedoświadczony modelarz ma tendencję do montowania części modelu w całość — przed malowaniem. Rezultatem tego jest to, że albo uszkodzi model usiłując przy malowaniu dostać się do jego trudniej dostępnych części — albo, co jest bardziej możliwe, wykończy go bardzo nierówno.



Najpowszechniejszym jednak błędem, który mści się na ostatecznym wyglądzie modelu, jest nieznajomość techniki malowania, doboru materiałów i narzędzi. Jest rzeczą trudną narzucenie w tym wypadku sztywnych reguł — te, które istnieją, nie są liczne i zasługują w pełni na to, by o nich stale pamiętać:

po pierwsze — malowanie nie służy do pokrywania błędów modelu, przede wszystkim — niedostatecznie gładkich powierzchni. Malowanie podkreśla tylko te błędy!

po drugie — pamiętaj, że stosując jedynie najcieńsze pokrycie farbą zachowasz skalę w stosunku do innych szczegółów modelu. Specjalnie przy szybko schnących farbach i lakierach warstwa ich ma tendencję do robienia się dość grubą. Dla ilustracji podam, że przy modelu w skali 1 : 1000 średnio gruba warstwa szybko schnącego lakieru odpowiadałaby w rzeczywistości około 15 centymetrom! Wyobraź to sobie w stosunku do innych szczegółów modelu. W związku z tym, zalecam używanie szybko schnących lakierów jedynie zaawansowanym już modelarzom, którzy potrafią położyć odpowiednio cienką warstwę.

po trzecie — używaj jedynie najlepszych farb. Odnosi się to zarówno do tempery czy plakatówki, jak i do farb olejnych (używaj artystycznych) oraz lakierów czy emalii. Ilości farb potrzebnych do pomalowania modelu nie są duże — tak że różnica w cenie farb dobrych i gorszych nie powinna odgrywać roli, z uwagi na efekt całości.

po czwarte — używaj dobrych i właściwych pędzli. W zasadzie powinny ci wystarczyć trzy pędzle — płaski o szerokości 6 — 10 milimetrów do pokrywania dużych płaszczyzn oraz dwa okrągłe, z tych jeden bardzo cienki — do wszystkich pozostałych prac. O pędzle trzeba stale dbać. W czasie malowania od czasu do czasu sprawdzaj, czy nie wychodzi z niego włos. Włos grożący tym, że wyjdzie — należy za wczasu usunąć, nie czekając by przykleił się nam on do lakieru i popsuł robotę. W czasie przerw w lakierowaniu czy malowaniu wkładamy pędzle do wody — po malowaniu zaś czyścimy je starannie. Nie wolno nam dopuszczać do tego, by farba lub lakier wysychały na pędzlu, który się od tego bardzo niszczy. Czyszcząc pędzle zwracaj uwagę na to, by włos układał się we właściwym kierunku. Przechowuj pędzle w pozycji leżącej lub gdy stoją — to włosem do góry. W żadnym wypadku pędzel nie może być stawiany włosem na dół.

Nie od rzeczy będzie uzupełnić podane powyżej zasadnicze reguły szeregiem dodatkowych uwag, — t. zw. „sposobów i sposobików" modelarskich. Czas już, by „sposoby" te przestały być własnością kilku „wtajemniczonych"! A zatem:

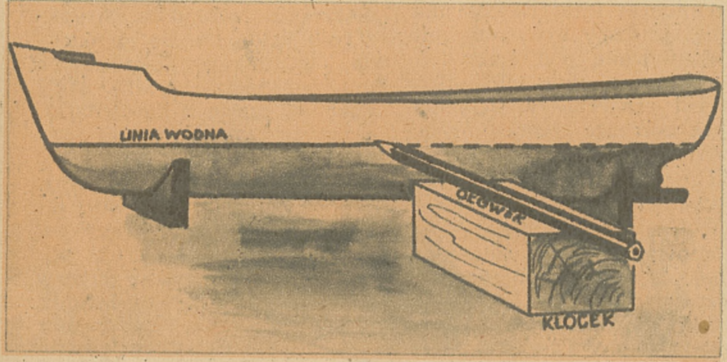
1. Przystępując do malowania, a zwłaszcza do lakierowania, należy pamiętać o tym, że największym jego wrogiem jest kurz. Pokój, w którym mamy pracować, musi być więc dokładnie wysprzątnięty, a sprzęty w nim odkurzone. Dodam tutaj, że pokój ten winien być też dobrze ogrzany — z uwagi na schnięcie, którego nie należy sztucznie przyspieszać przez postawienie modelu przy kaloryferze lub piecu. Brak kurzu w pokoju — jest również ważny w okresie schnięcia farby. Gdy zatem nie masz co od tego pewności — zabezpiecz model na czas schnięcia, przykrywając go pudłem lub prowizorycznym rusztowaniem z listewek, na

którym rozepnij papier. Zabezpieczony w ten sposób model schnie wprawdzie dłużej — lecz to się opłaci. I jeszcze jedno — przed malowaniem trzeba dobrze oczyścić sam model. Najlepiej wykonamy to rowerową pompką — przedmuchując dokładnie wszystkie miejsca, do których jest trudny dostęp.

2. Przy malowaniu należy się urządzić tak, by mieć wygodny dostęp do tych części modelu, które mamy malować. Zasadą jest, że odrębnie malujemy i lakierujemy kadłub — ewentualnie łącznie z nadburciami i tym podobnymi istotnymi jego częściami składowymi. Malując pokład musimy wyznaczyć jego „deski". W tym celu smarujemy pokład cienkim roztworem kleju — a po dokładnym wyschnięciu szlifujemy zużytym papierem naszklonym. Mając w ten sposób przygotowany grunt, rysujemy dobrze naostrzonym ołówkiem „deski" — po czym pociągamy je tuszem (za pomocą grafionu), mając pewność, że tusz nie będzie się rozlewał. Mniejsze części modelu, a więc nadbudówki i osprzęt — najlepiej jest na czas malowania nabić na szpilary, długie szpilki, scyzoryki itp. Trzymając za powstałą w ten sposób rękojeść, nie dotykając przedmiotu malowanego palcami, możesz go dowolnie obracać i dostać się — malując — do wszystkich jego zakamarków. Pomalowany i polakierowany przedmiot możesz wreszcie, na czas schnięcia, wygodnie ustawić. Należy w końcu zwrócić uwagę na to, że miejsca, w których mamy następnie coś przykleić (np. nadbudówkę do pokładu) — muszą być wolne od farby i lakieru. Na lakierze żaden klej nie „chwyci". Pozornie wprawdzie, np. nadbudówka, da się przykleić, lecz po dokładnym wyschnięciu kleju — przy byle dotknięciu „odskoczy". Pamiętajmy zatem — części sklejamy zawsze — drzewo do drzewa.

3. Bardzo wygodnym, a obecnie nie używanym narzędziem, jest podpórka pod rękę (patrz rys. 1). Zalecam ją specjalnie do malowania trudno dostępnych części modelu oraz do „wyciągania" ornamentów. Narzędzie to wykonacie z łatwością sami z odpowiedniego pręta drewnianego, do którego przywiążecie gałkę z materiału wypełnioną watą. Gdy nabędziecie nieco wprawy w posługiwaniu się tą „podpórką" — ocenicie sami jej użyteczność.

4. Zasadniczym szczegółem każdego modelu — jest idealnie prosta linia wodna. Linia ta — źle wyznaczona lub nierówno „odcięta" — psuje efekt najlepiej wykonanego modelu. Rysunek 2 pokazuje łatwy i pewny sposób wyznaczenia linii wodnej oraz linii do niej równoległych. Zwracam tu uwagę na fakt, że linia wodna nie zawsze jest równoległa do górnej krawędzi burty — co możecie stwierdzić w planie budowanej przez Was jednostki. Model ustawiamy we właściwej pozycji na jego podstawce. Na podstawie planu ustalamy, na jakiej wysokości znajdować się ma linia wodna — i oznaczamy to punktem na kadłubie. Wyszukujemy teraz odpowiedni klocek, który doprowadzamy do tych wymiarów — by położony na nim poziomo ołówek trafił ostrzem swym dokładnie w wyznaczony uprzednio na kadłubie punkt. Używamy do tego celu dobrze zaostrzonego ołówka średniej twardości (HB). Obecnie, posuwając przytrzymywanym na klocku wciąż w tej samej pozycji ołówkiem — wyznaczamy z łatwością naokoło kadłuba idealną linię wodną. Podobnie, zmieniając tylko wysokość klocka, wyznaczamy linie równoległe do linii wodnej.



rys. 2

5. Do przeniesienia na kadłub rysunków ornamentów używamy kalki kreślarskiej (szkicówki). Szkicówkę nakładamy na plan i średniotwardym ołówkiem przerysowujemy rysunek. Następnie kładziemy odwróconą na drugą stronę szkicówkę na białym podkładzie — i przeciągamy kontury rysunku miękkim ołówkiem. Do modelu przykładamy szkicówkę stroną przeciągniętą miękkim ołówkiem, a kontur jeszcze raz przeciągamy twardym ołówkiem. Jest to sposób znacznie lepszy, niż używanie w takich wypadkach kalki kopiowej — gdyż kalka ta zasłania nam widoczność i łatwo możemy rysunek umieścić w niewłaściwym miejscu.

6. Przechodzimy teraz do malowania:

a. Ogólna zasada, niezależnie od rodzaju farb, jakich użyjemy, winna być następująca: im cieńszą będzie warstwa farby, którą jednorazowo położymy — tym lepiej.

b. Nie wolno nam się dać zwieść pozornemu wyschnięciu warstwy farby. Pierwszy pokład farby musi być naprawdę całkowicie wyschnięty, by (po przeszlifowaniu) kłaść drugą jej warstwę.

c. Pamiętać należy, że jeżeli do malowania jednego modelu użyć mamy kilku kolorów (jak to zazwyczaj ma miejsce) — to musimy kłaść je w pewnej określonej kolejności, a w szczególności zaczynać od kolorów jasnych, po czym przechodzić do coraz ciemniejszych. W przeciwnym wypadku z wyniku możemy nie być zadowoleni, gdyż, np. kolor biały, położony na czarnym nie da nam żądanego efektu bieli — lecz zawsze będzie szarawy. Wykorzystując poczynione w tej kwestii doświadczenia, stosować winniśmy kolory w następującej kolejności: biały, żółty, zielony, czerwony, brązowy, niebieski i czarny.

d. Do malowania kładziemy kadłub na jednej burcie — i malujemy drugą. Po całkowitym wykończeniu i wyschnięciu — kładziemy kadłub na burcie już gotowej — i malujemy tę burtę, na której kadłub dotychczas leżał.

e. Malując i lakierując pociągamy farbę pędzlem stale w jednym kierunku. Na przykład — od dziobu jednostki w stronę rufy.

7. Części modelu, na których winno być widać strukturę drzewa (a więc pokłady, całe partie burt przy modelach historycznych, części nadbudówek itd.) — wymagają zakolorowania. Wykonujemy je:

a. fabrycznie produkowanymi „bejcami" (wodnymi lub spirytusowymi). Zwracam tu uwagę na konieczność równego rozprowadzenia bejcy po powierzchni, którą mamy pokryć. Powtórne pociągnięcie bejcą — daje efekt o cień ciemniejszy. Lepiej zatem używać bejcy bardziej rozcieńczonej i pokrywać powierzchnię kilkakrotnie szerokim i płaskim pędzlem — śmiałymi i zdecydowanymi pociągnięciami.

b. farbą wodną — przy czym najistotniejsze jest dobre rozprowadzenie wystarczającej ilości farby — na spodeczku lub w specjalnej miseczce. Podkreślam „dostatecznej" ilości farby — gdyż jeśli w czasie malowania farby zabraknie, to dorobienie tego samego koloru dla początkującego — jest rzeczą trudną. Rozrobioną farbą malujemy podobnie jak bejcą.

c. jodyną — rozprowadzoną w denaturowanym spirytusie. W zależności od siły koncentratu, otrzymać możemy efekty od prawie czarnego — do zupełnie jasnobrązowego.

d. pokostem — co nie tylko daje w pewnych wypadkach znakomity efekt, lecz impregnuje równocześnie drzewo (ważne np. przy modelach jachtów żeglownych).

Odnośnie wszystkich tych sposobów pamiętać należy, że przed zaczęciem malowania konieczne jest zrobienie szeregu prób. Prób tych dokonywać nie wolno.

mgr M. L. BOCZAR

(dokończenie w n-rze następnym)



Tajemnica CZARNEGO PRZYLĄDKA

(RYBACY PALAMOSSY)

Mijając na rybackiej łodzi Przylądek Czarny już z daleka słyszeć było można złowrogi szum, podobny do oddechu olbrzymiego potwora. Stare rybaczki opowiadały, że w skałach tych mieszkają morskie wiedźmy, a brodaci rybacy twierdzili, że widzieli nawet ukryte w skalnych grotach ich legowiska. Młodzież kpiła z tych bajek, zawsze jednak w znacznej odległości opływając niesamowite i zdradzieckie skały przylądka...

LUIS Ventero urodził się i wyrósł nad brzegami Morza Śródziemnego, w wiosce rybackiej Palamossa, oddalonej o sześćdziesiąt kilometrów na południe od Pirenejów. Jak większość nadmorskich wiosek w północnej Hiszpanii — przylgnęła ona szczelnie swymi szarymi domkami do spadzistego brzegu niewielkiej zatoczki. Brzegi owej zatoczki były porośnięte wysmukłymi sosnami i niemal prostopadle wznosiły się z wody ku górze. Na spotkanie fal morskich ciągnęły się grzędy ostrych skał podwodnych i długie skaliste przylądki.

Najbardziej niebezpiecznym z nich był Przylądek Świętego Sebastiana i Przylądek Czarny, położone na północ od Palamossy. Niejedna łódź zginęła na skałach podwodnych Czarnego Przylądka. Rybacy niechętnie mówili o tych miejscach, a jeśli je wspominali, to zawsze niedobrym słowem.

Trzechletnie sztormy wojenne, grzmiące nad Hiszpanią, dotarły do Palamossy dopiero w ostatnich dniach wojny. Republikanie cofali się, ponieważ nie starczyło im broni i amunicji. Po zajęciu Barcelony armia faszystowska, dzikie dywizje marokańskie i włoskie jednostki zmotoryzowane, jak chmura szarańczy rzuciły się na urodzajne doliny Katalonii. Paliły się miasta i wsie, gryzący dym zasnuwał słońce. Faszystowskie samoloty ostrzeliwały uciekinierów, którzy drogami posuwali się ku Francji. Główne siły armii republikańskiej, w szeregach której brał udział także syn Ventero — Celestino, walcząc — cofały się ku Pirenejom, a część Republikanów uszła w Góry Katalońskie i rozpoczęła wojnę partyzancką.

Rybak Luis Ventero nie wychodził teraz w morze. Wzburzony przechadzał się na brzegu, obserwując dymy na horyzoncie i nerwowo gryzł ustnik swej fajki. Zdawało mu się, że podkute buty wroga depczą jego własną ziemię, jego własne ciało.

W ciągu trzech lat istnienia Republiki ludzie zaczęli czuć się gospodarzami własnego kraju. I teraz, gdy tę ziemię pustoszyli faszyści, odczuwali oni to samo, co odczuwa człowiek — do którego domu wtargnęli uzbrojeni bandyci.

Na odchodzących Republikanów Ventero spoglądał z taką miłością i oddaniem, jakby to byli jego własni synowie. Gdy na drogach ukazywali się bojownicy, Ventero zawsze skrycie miał nadzieję, że wśród nich dojrzy swego Celestina, który jeszcze jako wyrostek w pierwszych dniach wojny poszedł ochotniczo na front. Rybak spotykał żołnierzy na drodze, częstował tytoniem, długo rozmawiał z nimi i żegnając mocno ściskał im ręce.

Tej nocy Ventero nie mógł zasnąć. Dziesiątki razy wstawał, wychodził na próg i nasłuchiwał. Gdzieś daleko, w stronie Czarnego Przylądka, grzmiała artyleria morska. Wysoko nad osadą, przecinając ciemność nocy, przelatywały pociski. Ventero wyraźnie odróżniał przygłuszony gwizd pocisków i dalekie ich wybuchy, od których drgało wybrzeże morskie. Po tych wybuchach stary rybak mógł sądzić, że wróg się zbliża.

Na wzniesieniu, przy brzegu — coś wściekle brzęczało, niby olbrzymia pszczoła. Wyprysnął i rozsypał się snop jaskrawych iskier, rozległ się suchy trzask podobny do strzału.

— Na piaszczystej drodze ugrzązł samochód — pomyślał Ventero. Wiedział, że maszyny wojskowe nie włączają świateł, lecz tutaj bez światła nie trudno było zabłądzić.

Nagle na bruku rozległy się kroki... Ventero bezszelestnie przymknął drzwi.

Kroki zbliżały się. Ktoś podszedł do drzwi i po krótkiej chwili zaczął w ciemnościach namacywać klamkę i cicho zapukał. Ventero wstrzymał oddech...

Znów rozległ się stuk, cichy i równomierny. Nie, to nie był wróg.

— Kto tam? — poprzez szparę w drzwiach zapytał cicho Ventero. — Kto puka?

— Tu mieszka rybak Ventero?

Ventero otworzył drzwi i ledwo nie postradał mowy.

— Celestino! — szepnął starzec — i ty cofasz się? Czyżby mieli nas pokonać? Celestino! Nie rozumiem... Nie mogę w to uwierzyć...

— Ja nie cofam się, ojcze. Moja grupa dzisiaj na tyłach wroga napadła na zmotoryzowaną kolumnę falangistów i spaliła ją. Jedną ciężarówkę z bronią i amunicją zabraliśmy... Ale przebić się do swoich już nie możemy: na wszystkich drogach stoją czołgi faszystów. Broń trzeba ukryć, ojcze. Przyda nam się. Zostaniemy na tyłach, aby walczyć dalej... Pomóż, ojcze!

Ojciec zgasił lampkę. Ciszę zakłócały odgłosy kanonady znad morza.





Nowela niniejsza stanowi fragment książki „Opowiadania o Hiszpanii" — pióra radzieckiego pisarza Żana Griwy. Autor jest Łotyszem. W dniach napaści faszystowskiej hordy gen. Franco na Hiszpanię — Żan Griwa pośpieszył na pomoc hiszpańskiemu ludowi wstępując w szeregi Międzynarodowych Brygad, tak wspaniałymi zgłoskami zapisanych w księdze historii walki o wolność. Wiemy, że w formacjach walczących w obronie Republiki nie brakło oddziałów polskich, a nieśmiertelną sławą okryła się w tych bojach postać generała Waltera-Świerczewskiego.

Wspomagane przez międzynarodowy kapitał i faszyzm — marokańskie hordy gen. Franco zalały cały kraj aż po Pireneje, ale lud hiszpański nie złożył broni. O walce partyzanckiej przeciw faszystowskiemu reżimowi Franco opowiada właśnie niniejsza nowela.

— Widzisz, Celestino — na północy, niedaleko stąd, znajduje się Czarny Przylądek. Pamiętasz oczywiście, że nie trudno dostać się tam leśną ścieżyną. Czarny Przylądek stoi daleko od ludzkich siedzib, daleko od złych oczu i podstępnych uszu. Nawet łodzie niechętnie zbliżają się do niego. Ty byłeś jeszcze małym chłopcem, gdy łódź moja rozbiła się tam podczas sztormu. Długo wtedy pływałem — dopóki przypadkiem fala nie wrzuciła mnie do skalnej szczeliny. Tam odnalazłem pieczarę. Ogromną pieczarę... W głębi jej znajduje się taras, szeroki i suchy, którego — nawet podczas burzy — nie sięgają fale. Przebyłem tam dobę, dopóki sztorm nie zmalał. Zacząłem potem opowiadać o przygodzie rybakom, ale wykpili mnie... Myślę, że lepszego miejsca nie znajdziecie. I niedostępne i pewne...

— Więc jakże, ojcze? Czasu niewiele!... Wróg może zająć osadę... A do świtu niedaleko...

— Dobrze więc... Posuwajcie się wzdłuż brzegu leśną drogą. Zatrzymajcie ciężarówkę przy zatoczce między Przylądkami Św. Sebastiana i Czarnym. Tam droga podchodzi tuż do morza i brzeg jest spadzisty. Ja wyruszę morzem na motorówce... Zrobione?

— Zrobione. Do zobaczenia, ojcze!

— Do widzenia, Celestino!

Ventero zabrał liny, latarnię, blaszanki z benzyną i pośpieszył do przystani łodzi rybackich. Po wyjściu z zatoki, Ventero zwiększył szybkość...

Przy lekkiej bryzie gładka powierzchnia morza ledwo się marszczyła. Przy takiej pogodzie skały podwodne nie są straszne. Miejsce ich wskazują bowiem wiry i bryzgi piany.

Ventero wsunął się do zatoczki między Przylądkami Św. Sebastiana i Czarnym. Łódź lekko sunęła wzdłuż brzegu. Ventero zaczął uważnie wpatrywać się w przybrzeżny las.

Wkrótce dostrzegł jak pod sosnami krawędzi lasu mignęło światełko. Ventero podszedł do brzegu i gwizdnął. Z mroku wyłoniła się figura i zaczęła zbliżać się do łodzi.

— Celestino! — zawołał rybak.

— Ja... Broń już w krzakach. Ale co robić z wozem? Może nas wydać!...

— Tam na lewo znajduje się strome urwisko. Nawet cały pociąg można tam zwalić...

Kilka minut potem na urwisko wyskoczyła samotna ciężarówka, dziobnęła przodem, przewaliła się na bok i zniknęła w kotłowisku piany.

Z lasu podeszło ośmiu bojowników, obładowanych karabinami i skrzyniami z nabojami.

— Mamy kilka skrzyń materiału wybuchowego, dwa karabiny maszynowe i dwa worki prowiantu. Trzeba będzie zrobić kilka rejsów — powiedział Celestino.

— Za jednym razem nie przewiozę — potwierdził ojciec — czterech musi jechać ze mną, muszą pomóc wyładować.

Głęboko zanurzyła się łódź, płynąć trzeba było powoli. Na szczęście pogoda dopisywała...

Stary rybak uważnie przyglądał się nadbrzeżnym skałom. Niedaleko już powinna znajdować się pieczara, która uratowała mu ongiś życie. Otóż i ona: pod wykuszem, za zasłoną gęstych zarośli dzikich winogron, ledwie dostrzegalnie ciemniała szczelina. Ventero wyłączył motor i skierował dziób łodzi wprost na tę szczelinę. Piórem wiosła odgarnął zwisającą girlandę łodyg winogronowych i łódź gładko wsunęła się w ciemną rozpadlinę.

Ventero zapalił latarnię. Blade jej światło wyłoniło podłużny basen, a dalej w głębi — spadzisty taras. Z pieczary ciągnęło chłodem i wilgocią.

— Więc jak, dobra? — zapytał stary rybak — tu was nikt nie znajdzie. Co prawda w czasie przypływu lub sztormu, podejścia od morza tu nie ma, chyba że śmiałek przypłynie...

— Wspaniale! — Nie uwierzyłbym, że może być taka zatoczka. Jednakże do roboty, do świtu musimy skończyć!

Gdy wszystko było skończone, Celestino odwiózł ojca do brzegu.

×

Wiosna roku 1939 była szczególnie ciepła i słoneczna. W lutym w Katalonii zakwitły już migdały. Na szczytach gór topniały śniegi, setki pieniących strumieni ściekało ze skał, niosąc z sobą w doliny śnieżny chłód gór.

Odgłosy wojny u podnóża Pirenejów stopniowo zacichały. Republikanie w zawziętej walce zabezpieczali cofanie się uciekinierów i armii przez Pireneje do Francji. Ci, którzy nie zdążyli ujść przez góry, wracali do swych złupionych domostw.

I Palamossa w owe dni przycichła, jakby zamarła. Ani jedna łódź rybacka nie wyruszała w morze: przy brzegu kołysały się one ze zwiniętymi na masztach żaglami, motory przestały cuchnąć benzyną, nawet wiosła rybacy zanieśli do domów.

Tylko niekiedy, nocami — jakaś samotna motorówka wychodziła w morze. Nikt nie ciekawił się nawet, kto ją prowadził i dokąd się kieruje. Zresztą, może był to patrol straży nadbrzeżnej...

Nocami z osady zaczęły znikać całe rodziny. Sąsiedzi szeptali pomiędzy sobą, że z brzegu dolatują krzyki, jęki i strzały. Odważni, którzy docierali do sąsiedniego miasteczka Palafrugell, opowiadali, że widzieli olbrzymi obóz koncentracyjny. W tym obozie zamykali falangiści wziętych do niewoli bojowników armii republikańskiej, uciekinierów i stronników republiki. Opowiadania te jeszcze bardziej niepokoiły okolicznych mieszkańców.

Dopiero po upływie kilku miesięcy lud zaczął pomału uspokajać się. Narażony na każdym kroku na śmiertelne niebezpieczeństwo — człowiek stopniowo przywyknie do niego i pomału nauczy się panować nad sobą. Tak było i tam.

×

A tymczasem co trzecią noc do pieczary płynęła łódź. Na początku Luis Ventero wychodził daleko w morze. Szedł niby okrężną drogą, potem wyłączał motor, chwytał wiosła i silnie pracując — gnał łódź do pieczary. Taką samą drogą wracał do domu. Na dnie łodzi leżały zawsze sieci na sardynki. Czasem zabierał z sobą i świeżą rybę, którą go obdzielali towarzysze - rybacy. W takich wypadkach czuł się całkowicie pewny.

Nie tylko Celestino, ale i wszyscy inni partyzanci z niecierpliwością oczekiwali na Ventero. Przywoził im gazety, czystą bieliznę, odzież, produkty. Godzinami siedzieli przy ognisku i słuchali starca.

— Czy wie ktoś o naszej podróży na targ do Flassy? — zapytywał Celestino.

— Komu trzeba wiedzieć, ci i wiedzą. Po wysadzeniu przez was faszystowskiego pociągu, wszystkie drogi podzielono na odcinki, na każdym — patrol. Ale ludzi im do tego wielu potrzeba. Z palafrugellskiego obozu koncentracyjnego podobno zdjęto połowę posterunków. A garnizon miasteczka posłali, aby lasy „wyczesał". Wszędzie rewizje, wielu aresztowano. Dwa dni temu naszą Palamossę do góry nogami przewrócili.

Partyzanci żuli przywiezione przez Ventero dary i porozumiewawczo uśmiechali się.

— Więc to prawda, ojcze, że garnizon miasta wysłali i ochronę obozu zmniejszyli? — po chwili milczenia zapytał Celestino.

— Ależ tak. O tym wszędzie mówią. Przedwczoraj, gdy wracałem z targu szosą, dokądś maszerowała duża grupa falangistów. Śladem za nimi — kuchnia polowa i ciężarówka z produktami... Ze wszystkiego widać, że odchodzą na długo.

— Tak, to dobra wiadomość, chłopcy — zapalił się Celestino. Niech tylko odejdą dalej, a wówczas nastanie pora działania dla nas.

×

Słońce schowało się za nadbrzeżnym lasem. Morze jarzyło się czerwonym złotem, lecz daleki horyzont już zasłaniały ciemne gromady chmur. Na spotkanie ciemno-granatowemu horyzontowi wyciągnął się, coraz wydłużając się i wydłużając, cień Czarnego Przylądka. Na morze zapadał zmierzch, z początku lekki i przezroczysty, lecz potem stopniowo gęstniejąc ogarnął całą okolicę. Powietrze zrobiło się duszne.

I nagle szarpnął wiatr, zjawiły się zwały burych chmur... Ogromnym ba-

tem rozcięła mroki błyskawica. Zagrzmiało... Skały nadbrzeżne drgnęły. Za pierwszym grzmotem nastąpił drugi i trzeci. Ciężkie krople deszczu pomieszane z gradem poczęły ciąć suchą trawę i kolące kaktusy. Wszystko zniknęło w ciemnościach szarpanych ślepiącym blaskiem błyskawic.

Przy ognisku, w pieczarze, siedzieli uzbrojeni partyzanci oddziału Celestina. Pod tarasem lekko kołysała się motorówka z karabinem maszynowym.

— Operacja musi być wykonana dzisiaj. Lepszej pogody nie doczekamy się — rzekł Celestino i skierował wzrok na pułap pieczary, który drgał od uderzeń gromu.

— Sanchez — zwrócił się do wysokiego, szczupłego bojownika o bladej, zarośniętej twarzy — z dwoma towarzyszami zostaniesz na brzegu przy motorówce i będziesz krył ogniem kaemu nasze posunięcia.

— Celestino, ja nie chcę rozstawać się z tobą. Ze mną zawsze ci się szczęści — powiedział uśmiechając się Sanchez. Przypomnij sobie jak wysadzaliśmy pociąg z falangistami.

— Właśnie dlatego zostaniesz na brzegu. W razie czegoś... Wtedy mnie zastąpisz. Zrozumiałeś, przyjacielu?

— Nie mów tego, nic nie powinno się stać — upierał się Sanchez — trzeba zawsze spodziewać się najlepszego...

— I być przygotowanym na najgorsze — zakończył Celestino. — Takie jest abecadło wojenne.

Z opuszczoną głową Celestino wpatrzył się w płomień ogniska. Jego rudawe skronie w blasku płomieni zamigotały złotem. W głębokich oczodołach niespokojnie świeciły oczy.

Wkrótce potem Celestino wyprostował się i rzucił okiem na zegarek:

— Sanchez — za kwadrans druga — przygotować łódź, będziemy wiosłować.

Partyzanci powstali i sprawdzili uzbrojenie. Dopalający się chrust pokrywał się białym popiołem...

Poprzez wąską szczelinę zaglądały do pieczary spienione fale. Okresami wciągały one do wilgotnego podziemia strugi świeżego powietrza, od którego wzlatywał popiół gasnącego ogniska.

Łódź z partyzantami, jak bezszelestny szary cień, wyślizgnęła się na morze.

Po wylądowaniu na brzegu Sanchez z dwoma bojownikami i karabinem maszynowym zagnieździł się w pobliżu Czarnego Przylądka na niewielkim wzniesieniu, reszta zaś, z Celestinem na czele, kontynuowała swą drogę do obozu. Aby nie pogubić się w ciemnościach, szli blisko jeden za drugim. Deszcz lał jak z cebra. Prawie bez przerwy grzmiał grom i jarzyły się błyskawice. Wkrótce partyzanci przemokli zupełnie. Lepka glina katalońska ściągała im z nóg lekkie sznurowane kierpce. Ostre kamienie i kolce raniły podeszwy.

Poprzez szarą mgławicę deszczu mętnie zajaśniały w dali elektryczne latarnie obozu koncentracyjnego. Partyzanci zatrzymali się przy gęstej kosodrzewinie, nałamali gałęzi i zamaskowani ruszyli naprzód. Przy blasku błyskawicy zatrzymali się nieruchomo w miejscu, podobni do mokrych, rosochatych krzaków.

Wkrótce można było już rozróżnić druty ogrodzenia i budki dozorców obozu.

— Bez potrzeby nie hałasować — szeptem dał rozkaz Celestino. — Pamiętajcie, że guerrilleros strzela tylko wtedy, gdy złamie nóż lub przyjaciel jego znajduje się w śmiertelnym niebezpieczeństwie.

Partyzanci podsunęli się jeszcze trochę, następnie Celestino machnął ręką i wszyscy padli. Po wetknięciu przed sobą gałęzi, jeden z nich z automatem pozostał w miejscu, reszta parami poczołgała się ku budkom dozorców.

Ulewa tężała. Duże krople deszczu, uderzając o ziemię, rozpryskiwały się drobnym pyłem wodnym, otulającym gęstą mgławicą postacie partyzantów. Około ogrodzenia nie było ani jednego strażnika. Wszyscy oni siedzieli pod wykuszami budek, po których w najlepsze bębnił deszcz. W tej samej chwili, gdy zgasła błyskawica i rozległ się potężny grzmot, przy budkach strażników, z rozmokłej ziemi podnieśli się partyzanci. Jeżeliby w tej chwili huknął strzał, to nawet w odległości kilkudziesięciu kroków nikt by go nie usłyszał. Lecz strzał nie rozległ się. Jak gdyby rażeni błyskawicą, senni falangiści opuścili głowy, wypuszczając z rąk automaty. Wkrótce stalowe nożyce wycięły przejście w odrutowaniu. Celestino podskoczył do jednego z baraków i szarpnął drzwi.

— Kompanieros, jesteście wolni! — krzyczał przebiegając wzdłuż baraków — przejście otwarte, wychodźcie! Prędzej, prędzej!

Z brudnych nar, nie wierząc własnym uszom, podnosili się oberwani, wycieńczeni, osłabieni głodem ludzie. Rozglądali się i myśleli: „Jeszcze jednego kaci doprowadzili do szaleństwa".

Lecz Celestino wieszał im na ramiona zabrane strażnikom automaty i popędzał:

— Śpieszcie, towarzysze, śpieszcie! Tam nasi, oni was wyprowadzą.

Z baraków wybiegali na wpół nadzy ludzie. W pośpiechu tłoczyli się w przejściach, czepiali się kolców, potykali się i znów biegli. Jednego za drugim połykała pomroka nocy, ukrywała ulewa i nawałnica.

Z drogowego posterunku falangistów od strony szosy wzbiła się czerwona rakieta. Po kilku sekundach ciemność przeciął snop kul smugowych. Ostrzał rozpoczął się także od strony miasteczka.

Po opuszczeniu obozu Celestino położył się razem ze swymi towarzyszami i otworzył ogień do prześladowców.

Burza tymczasem zaczęła ucichać. Tylko oddalone grzmoty i trzask wystrzałów wstrząsały jeszcze powietrzem. Mocno przylgnąwszy do ziemi, Celestino odstrzeliwał się nadal. Stopniowo wokoło niego zamykała się obręcz ołowiu. Dopiero, gdy noc skryła tych, którym udało się przedrzeć przez druty kolczaste i kule, Celestino podniósł się i pobiegł. Następując mu na pięty, gonili go prześladowcy.

(dokończenie nastąpi)

ŻAN GRIWA

(przekład Brunona Dzimicza)





1



2



3

WYBIERAMY łódź



4



7



8



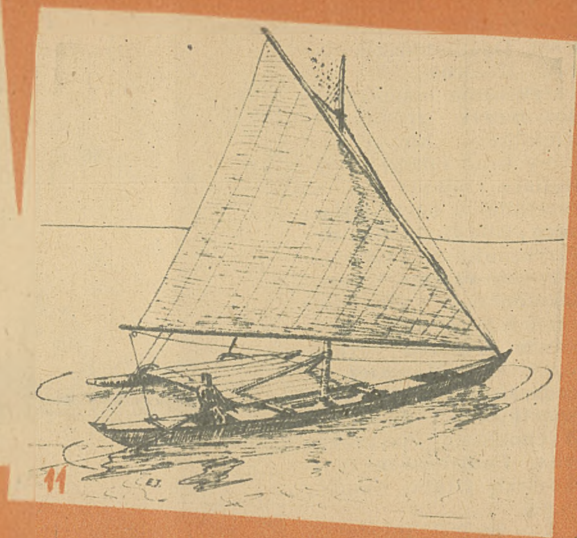
5



6


9


10


11


12


13


14

Wszystkich Czytelników pragnących własnoręcznie wybudować sobie łódź — prosimy o napisanie do redakcji (Gdynia, al. Zjednoczenia 3) jaki z umieszczonych obok 14 typów najbardziej im odpowiada. Łódź, która uzyska najwięcej głosów, zostanie rozpracowana i plany jej wydane w formie wkładki do „Młodego Żeglarza". Termin nadsyłania odpowiedzi — 30 kwietnia br.

1. KAJAK ESKIMOWSKI — długości 5,30 m, szerokości 0,45 m. Łódź nie obawiająca się fali, dla amatora samotnych włóczęg.

2. KAJAK TURYSTYCZNY DWUOSOBOWY — długość 5,20 m; szerokość 0,90 m. Łódź do wycieczek wakacyjnych. Zaopatrzona w żagle i miecze boczne, lawiruje pod wiatr.

3. WIOSŁOWA ŁÓDŹ DLA MŁODZIEŻY — długość 8,00 m; szerokość 1,10 m. Napędzana pagajami. Pomieścić może poza instruktorem 8 lub 10 chłopców. Służyć ma do pierwszego zorganizowanego zetknięcia się z wodą. Nadaje się do wycieczek i spływów.

4. BĄCZEK WIOSŁOWO—ŻAGLOWY, PŁASKODENNY — długość 3,50 do 4,00 m; szerokość 1,10 m. Do nauki żeglowania i wiosłowania. Do spacerów jeziorowych.

5. ŻAGLOWA ŁÓDŹ SPORTOWA — 10 m kw. ŻAGLA — długość 5,00 m; szerokość 1,30 m. Skośnodenna, lekka. Do treningu oraz regat dla zaawansowanych żeglarzy.

6. ŻAGLOWA ŁÓDŹ TURYSTYCZNA — 10 m kw. ŻAGLA — długość 5,00 m; szerokość 1,35 m. Mała, z tyłu otwarta kabinka uniezależnia dwuosobową załogę od noclegów i niepogody. Łódź pozwala odbywać dłuższe wędrówki.

7. ŻAGLOWA ŁÓDŹ SPACEROWA — 10 — 12 m kw. ŻAGLA — długość 4,50 m; szerokość 1,20 m. Łódź na mniejsze jeziora. Doskonała dla ośrodków wczasowych.

8. ŻAGLOWO — WIOSŁOWA SZALUPA SZKOLNA, PŁASKODENNA — 10 — 12 m kw. ŻAGLA — długość 5,30 m; szerokość 1,80 m. Płaskodenna typu rybackiej „Dory". Nadaje się do nauki wiosłowania i żaglowania w ośrodkach młodzieżowych. Nie boi się fali.

9. ŻAGLOWA ŁÓDŹ SPORTOWA — 15 m kw. ŻAGLA — długość 6,20 m; szerokość 1,40 m. Skośnodenna albo okrągłodenna, budowana systemem listewkowym. Do regat i treningu. Dobra na większe jeziora. Nie boi się fali.

10. ŻAGLOWA ŁÓDŹ TURYSTYCZNA, KABINOWA — 25 m kw. ŻAGLA — długość 7,60 do 7,80 m; szerokość 2,20 — 2,30 m. W kabinie od 2 do 4 koi. Nadaje się na większe jeziora dla grupowego szkolenia oraz spędzania urlopów na wodzie w gronie rodziny.

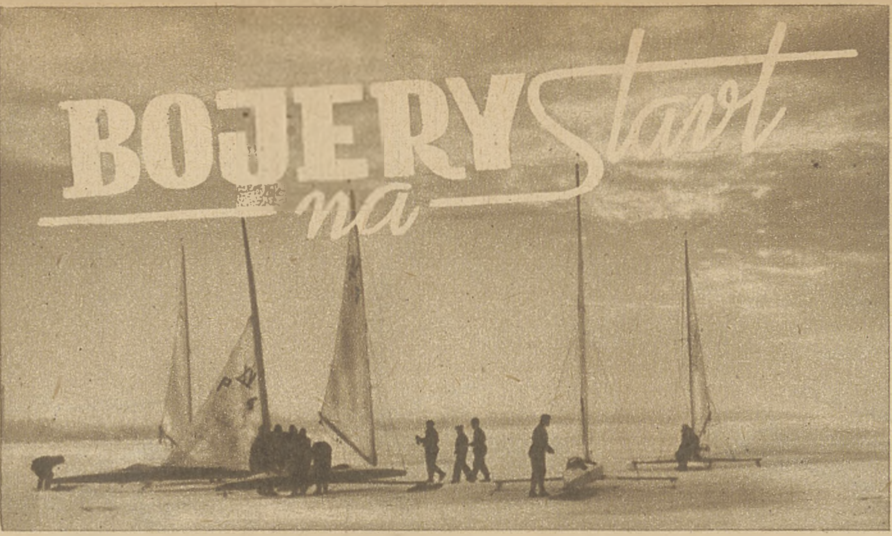
11. PIROGA ŻAGLOWA, 1 KADŁUBOWA — ca 25 m kw. ŻAGLA — długość 9,00 m; szerokość 0,70 m. Łódź dla wprawnych żeglarzy amatorów dużych szybkości i silnych wrażeń. Wzorowana na żaglowych pirogach krajowców mórz południowych.

12. ŁÓDŹ DLA MYŚLIWEGO — KANADYJKA — długość ca 5,00 m; szerokość 0,40 m. Można zbudować kanadyjkę skośnodenną, co znacznie uprości budowę łodzi nie ujmując nic z jej zalet. Kanadyjka jest jedyną łodzią do włóczenia się po zarosłych jeziorkach za ptactwem wodnym.

13. PIROGA DWUKADŁUBOWA (KATAMARAN) — ca 17 m kw. ŻAGLA — długość 7,00 m; szerokość 3,00 m. Bardziej stateczna od pirogi 1 kadłubowej, gorzej znosi dużą falę. Z powodu dużej szybkości i stateczności staje się ulubioną łodzią ostatnich lat.

14. ŻAGLOWA ŁÓDŹ KABINOWA, DLA AMATORA RYBAKA — długość ca 6,00 m; szerokość 1,80 m. Nieskomplikowana w budowie. Miecze boczne. Jeden żagiel ingrowy — prosty w obsłudze. Kabina z 2 kojami, szafą i piecykiem. Pozwala wypocząć po trudnych nocnych połowów, daje schronienie w wypadku niepogody.

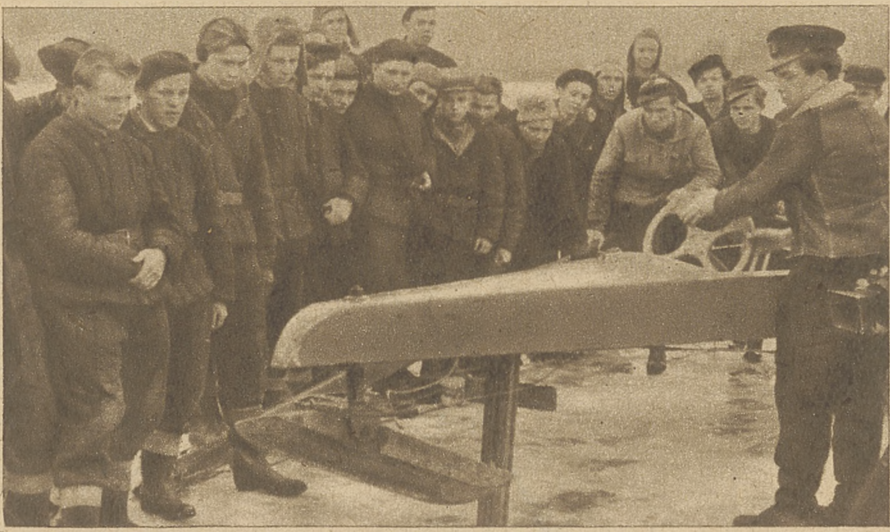
OPRACOWAŁ E. JANKOWSKI



Staraniem Zarządu Głównego Ligi Morskiej zorganizowano w Giżycku w dniach od 21 do 25 II br. I-sze Ogólnopolskie Regaty Bojerów. W celu zwiększenia szczupłego dotychczas grona zawodników, którzy mogliby brać udział w zawodach, odbyły się uprzednio w bazie Głównego Komitetu Kultury Fizycznej w Giżycku przygotowawcze kursy szkoleniowe. Uczestnikami kursów byli członkowie zrzeszeń żeglarskich: Ligi Morskiej, Akademickiego Związku Sportowego, Akademii Wychowania Fizycznego oraz Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego.

Z kadr młodzieży przeszkolonej w ramach kursów stanęło w dniu otwarcia mistrzostw na starcie 15 załóg, na ogólną ilość 36 biorących udział w zawodach. 72 osoby, które wchodziły w w skład 36 załóg, reprezentowały następujące zrzeszenia żeglarskie: Ligę Morską, Kolejarza, Budowlanych (Chojnice), Centr. Wojskowy Klub Sportowy (Warszawa), AZS, Stal (Poznań) i Gwardię (Bydgoszcz). Najliczniejszym był zespół Ligi Morskiej, liczący 24 osoby.

Oczekiwany przez zawodników dzień startu był wietrzny i słoneczny. Sprzyjająca pogoda pozwalała spodziewać się uzyskania w zawodach jak najlepszych wyników. Jednak już w dniu następnym warunki atmosferyczne bardzo się pogorszyły—nie było wiatru, padał deszcz i śnieg, uniemożliwiając w ciągu następnych 2 dni prowadzenie zawodów. Te jak najbardziej niesprzyjające warunki atmosferyczne utrzymały się na ogół przez cały dalszy czas trwania regat, odbijając się na wynikach pół-finału i finału.



Charakterystycznym dla zawodów był udział młodzieży. Startowali bowiem zawodnicy z Zrzeszenia Żeglarskiego Ligi Morskiej począwszy od 17 lat. Mimo że współzawodniczyli oni z gronem starszych kolegów, z których niektórzy brali już kilkakrotnie udział w bojerowych mistrzostwach Europy, na 8 załóg, które doszły do finału, 5 stanowiła młodzież! A trzeba zaznaczyć, że opanowanie lotu bojera jest rzeczą trudną. Wymaga ono dużej uwagi, dobrej zaprawy w biegach dla wykonania jak najlepszego startu i dużej siły ramion do wybierania żagla w czasie lotu.



Wymogom tym jednak młodzi zawodnicy zdołali sprostać. Regaty — to był ich pełny sukces. Młodzież przeszkolona na kursach GKKF-u zajęła II, III i IV miejsce. Niespodzianką była porażka mistrza Polski w klasie olimpijek Bidermana, który latał z wicemistrzem Polski Szloserem. Załoga ta mając 7 wyścigów wygranych odpadła w finałach. W wyniku rozgrywek finałowych I-sze miejsce zdobył Paweł Sieradzki z Zrzeszenia „Budowlani" w Chojnicach, były reprezentant Polski na mistrzostwach w Tallinie. II-gie miejsce zajął Turketti ze Zrzeszenia AZS w Warszawie, trzecim był Malinowski z AZS — AWF, czwarte miejsce zajęła załoga Zarębski i Dżejk z Zrzeszenia Żeglarskiego Ligi Morskiej. Pierwszy z tych zawodników ma lat 21, drugi 17. Przy wręczaniu zwycięzcom po zakończeniu zawodów pięknych plakiet, ufundowanych przez Ligę Morską oraz dyplomów, zawodnicy ci byli szczególnie żywiołowo oklaskiwani.

W ogólnej punktacji zespołów pierwsze miejsce zajął AZS, drugie — Liga Morska.

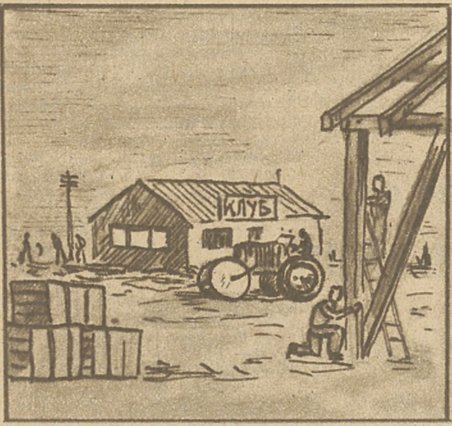


W okresie trwania regat zawodnicy zbierali się wieczorami w świetlicy, gdzie w dyskusjach pogłębiano własne kwalifikacje, korzystając z doświadczenia starszych kolegów. W rozmowach nad umasowieniem sportu bojerowego Zrzeszenie Żeglarskie z Chojnic zawiadomiło, że przystąpiło do opracowywania konstrukcji bojera ludowego, do którego będzie zastosowane ożaglowanie i omasztowanie z łodzi typu P-7. Będzie to bojer jednoosobowy, którego koszt budowy zredukowany będzie jedynie do kosztów budowy korpusu. Zredukowany koszt budowy ślizgu tego typu przyczyni się z pewnością do umasowienia sportu bojerowego, który jest nie tylko środkiem krzewienia kultury fizycznej, lecz może oddać duże usługi np. rybakom, przy zastosowaniu bojerów do przewożenia sprzętu i plonu połowów.

M. J.

JAK POWSTAJE KANAŁ

Z inicjatywy Wielkiego Stalina powstaje w Związku Radzieckim gigantyczna sieć kanałów, które nawodnią pustynię, spiętrzą wody dla olbrzymich turboelektrowni i otworzą nowe międzymorskie drogi wodne. Na bezwodnych pustyniach, gdzie dotąd nawet zwierz był rzadkim gościem, prowadzi się zakrojone na szeroką skalę badania geologiczno - geodezyjno - hydrologiczne, wytycza się szlak kanału, a następnie...



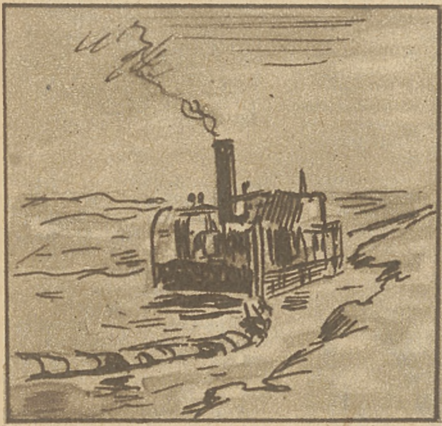
...na pustynnym stepie rośnie osada budowniczych kanału. Powstają garaże, magazyny, domy mieszkalne, kluby, a bezdroża pokrywają się siecią szos.



Potężne detonacje wstrząsają co chwila powietrzem. To za pomocą materiału wybuchowego tworzy się pierwszy, tzw. pionierski kanał po wytyczonej linii.



A oto w wyrwany wybuchami rów wpłynęła już woda, niezbędna dla prowadzenia robót za pomocą urządzeń hydromechanicznych.



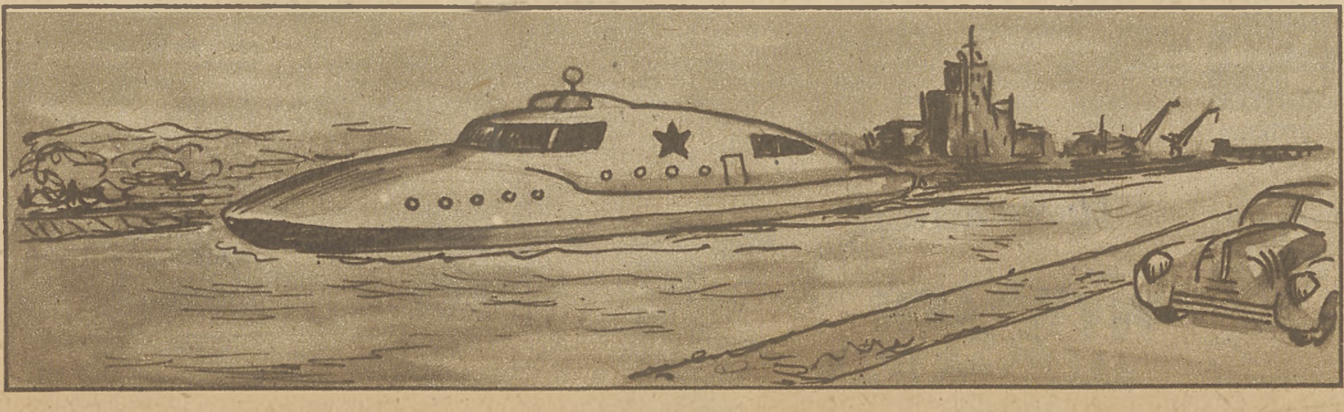
Następnie w kanał wprowadza się ssącą pogłębiarkę ze spulchniaczem i refulatorem, która, ssąc muł z szybkością 1000 m^3 na godzinę, rozszerza i pogłębia kanał



Oczyszczanie kanału oraz formowanie jego brzegów odbywa się za pomocą mechanicznych kopaczek różnych przeznaczeń i wielkości.



Na koniec, na gotowym już kanale, przeprowadza się ostatnie roboty: umacnianie brzegów, budowę przystani itp. Kanał jest wreszcie gotów dla normalnej eksploatacji.





KORAB

Badając początki żeglugi morskiej Słowian, uczeni radzieccy stwierdzili, że w źródłach pisanych najstarsze statki ruskie występują pod nazwami — „korab" (korabl) i łódź (ładzja). Terminy te używane były dla nazwania wogóle każdego statku. Słowo „korab" istnieje do dziś we wszystkich językach słowiańskich bez wyjątku.

Pierwiastek „kor", „kora", stanowiący rdzeń słowa „korab" spotyka się w osnowie takich słów rosyjskich, jak „korob" (pudło), „korobka" (skrzynka), „korzina" (kosz) i oznacza pewien zbiornik zrobiony z kory drzewnej. Możliwe, że i polskie „koryto" należy do tej samej kategorii, aczkolwiek obecnie koryt nie robi się z kory. Nie przypadkowo, jeszcze dotychczas, w języku czeskim słowo „korab" oznacza i korę drzewną i dużą łódź. I jest to całkiem zrozumiałe, jeśli uwzględnimy, że najstarsze statki budowano z prętów i obszywano korą, a później dopiero skórą.

W innych językach indoeuropejskich słowa oznaczające statki już nie odzwierciedlały tego wczesnego szczebla sztuki budownictwa okrętowego. Słowo „korabl" weszło np. do języka greckiego w archaicznym, pierwiastkowym



jego znaczeniu z języków słowiańskich. W języku greckim słowo „korabl" w znaczeniu „statek" pojawia się li tylko od wieku VII, gdy Bizancjum zapoznało się już ze statkiem Słowian wschodnich. Nie przypadkiem bizantyjski cesarz — historyk Konstanty Porfirogeneta nazywa „korablami" tylko ruskie statki.

Z greckiego, ten słowiański termin oznaczający „statek" — przedostał się do języków szeregu narodów basenu śródziemnomorskiego (późnołaciński, hiszpański, portugalski, arabski) — „korabella", „karawela" itp.

Bardzo starożytnym terminem było i słowo „łodzia", spotykane w szeregu języków słowiańskich (polski, czeski, wendyjski, kaszubski, pomorsko-połabski). Za pośrednictwem Rusinów i Pomorzan termin ten wszedł do języków północnych ich sąsiadów: Szwedów i Finów.

(Bedezet)

„SMOKI" I „WODNIKI"



Takie osobliwe nazwy nosiły w dawnych wiekach polskie okręty wojenne. Nazwy te zresztą odpowiadały rzeźbom umieszczonym na dziobach okrętów, wykonanym przez rodzimych artystów w stoczniach Elbląga, Gdańska czy Pucka — tam bowiem budowano polskie okręty. W owych czasach zresztą posługiwano się w wojnach morskich bardzo często przezbrojonymi statkami handlowymi. W naszej historii spotykamy również często takie wypadki zwłaszcza w okresie floty złożonej z tzw. Kaprów. Przezbrojone z handlowych na wojenne — okręty kaperskie — skutecznie broniły przed napastnikami ujścia Wisły i polskiego Wybrzeża. Flotę nazywano wówczas w Polsce „wodną armatą". Jak mogły wyglądać jednostki wchodzące w jej skład przedstawia powyższa ilustracja.

Nie tylko jednak możemy być dumni z naszych żeglarzy i morskich żołnierzy. Mało kto wie o tym, że w r. 1743 imć Bystrzonowski pisał już swą Informację Hydrograficzną, w której zawarto szereg zagadnień z dziedziny nawigacji, a o problemach wojenno - morskich pisali dzieła — Andrzej „Della Aqua" („O Zgromadzeniu i Szkole Puszkarzy Króla J. M. Zygmunta III", 1637 r.), Jan Dekan (na zlecenie A. Ciświckiego wg Archelii Diega Uffana — 1643 r.) i Gałęzowski („O Działach gwintowanych" — 1867 r.).

Do tego tematu, do naszych rodzimych tradycji morskich — powrócimy jeszcze szerzej w następnych numerach „Młodego Żeglarza". A więc — miłośniku koronkowych kasztelów i żaglowej epoki — nie zapomnij nabyć za miesiąc naszego pisma, znajdziesz w nim bowiem coś, co Cię na pewno bardzo zainteresuje.



KANAŁ WOŁGA—DON

Budowa wielkiego kanału Wołga — Don, dzięki któremu połączonych zostanie pięć mórz: Białe, Bałtyckie, Kaspijskie, Azowskie i Czarne, powiększy jeszcze bardziej znaczenie wołżańskiej arterii komunikacyjnej, która już dziś jest najważniejszą śródlądową linią wodną Związku Radzieckiego. O samym kanale warto powiedzieć, że będzie on miał 101 km długości, że celem pokonania różnicy wzniesień — powstanie na jego trasie 13 śluz, 3 zapory wodne i liczne stacje pomp, i że począwszy od jego ujścia do Donu aż do miejscowości Ziemljańskaja rozciągnąć się będzie nowe „morze" o długości 200 a szerokości 30 km, które zapewniać będzie regulację wód kanału. O kanale Wołga — Don, jednym ze wspaniałych dzieł epoki komunizmu — będziemy pisali obszernie w jednym z najbliższych numerów „Młodego Żeglarza".



NA POŁÓW — WOZEM

Tak — wozem wyjeżdżają na połów ryb rybacy z zatoki Fundy w Nowej Szkocji. Wykorzystują oni bowiem odpływ morza i na odsłoniętych przejściowo obszarach dna, na wbitych głęboko słupach rozwieszają przywiezione ze sobą sieci. Potem pośpiesznie odjeżdżają, bo morze już wraca. Gdy po dwunastu godzinach morze znów ustępuje — w sieciach trzepocze się srebrzysta zdobycz.

OKRĘTY PODWODNE BUBNOWA

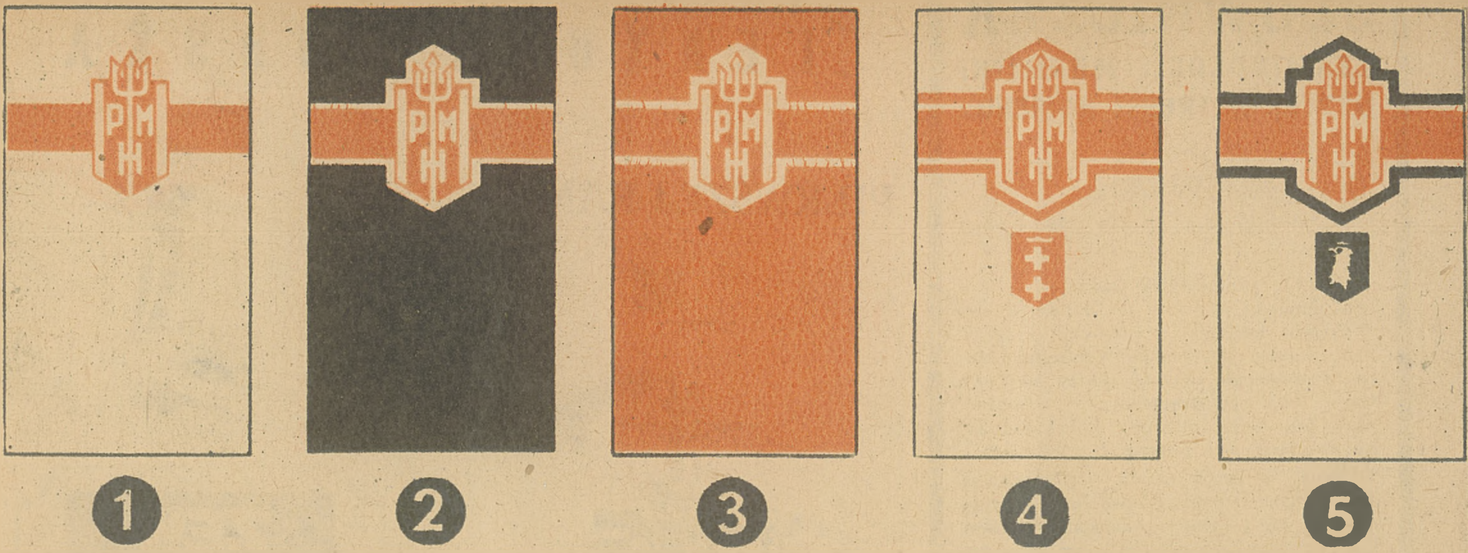
Czytelnicy „Młodego Żeglarza" przypominają sobie zapewne nazwisko inż. I. G. Bubnowa, zasłużonego konstruktora okrętów podwodnych, którego okręt skonstruowany w pierwszych latach bieżącego stulecia dla rosyjskiej marynarki, ustanowił rekord długotrwałości zanurzenia: 36 godzin. A oto inny rekord uzyskany przez okręt podwodny Bubnowa. W 1918 roku rosyjskie okręty serii „Narval" zdołały osiągnąć imponującą, jak na ówczesny stan techniki głębokość 90 metrów, podczas gdy przeciętnie okręty podwodne innych państw opuszczały się na głębokość 30 do 40, rzadko do 50 metrów.



MORSKA „DREZYNA"

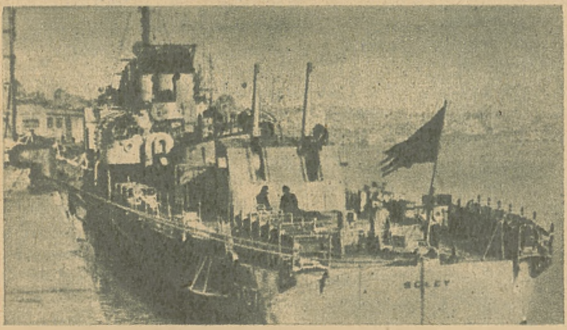
Drezyna? Prawie, że tak. W każdym razie łódź, której napęd oparty jest na zasadach bardzo zbliżonych do napędu normalnej ręcznej drezyny. Napęd taki posiadają niektóre nowoczesne szalupy ratunkowe. Umożliwia on poruszanie szalupy nawet przez osoby nie umiejące wiosłować (wiosłowanie na dużej fali jest zresztą b. trudne). Wystarczy tylko poruszać tam i z powrotem umieszczonymi w szalupie drążkami, aby poprzez specjalną przekładnię zaopatrzoną w koło zamachowe — obracać śrubę i wprawiać łódź w ruch. Napęd taki stosuje się przede wszystkim na łodziach wyrabianych z lekkich metali. Oczywiście niezależnie od niego — można takie łodzie wprawiać w ruch również przy pomocy wioseł.



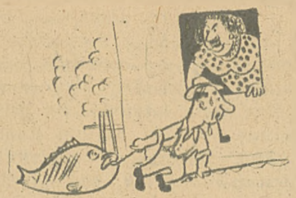


ZAMIAST „KOMINOWYCH HISTORYJEK“ podajemy w niniejszym numerze reprodukcje nowych odznak armatorskich na kominach polskich statków handlowych. Odznaki te zostały zmienione w związku z reorganizacją, jakiej podlegała z nowym 1951 rokiem nasza żegluga. Jak wiadomo, powstało pięć przedsiębiorstw kierowanych przez Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej. Powyższe odznaki należą kolejno do następujących przedsiębiorstw: 1 — Polskie Linie Oceaniczne (kolor szary — w rzeczywistości żółty); 2 — Polska Żegluga Morska; 3 — Polskie Ratownictwo Okrętowe; 4 — Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku; 5 — Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie (kolor czarny — w rzeczywistości niebieski).

POD OSŁONĄ DZIAŁ



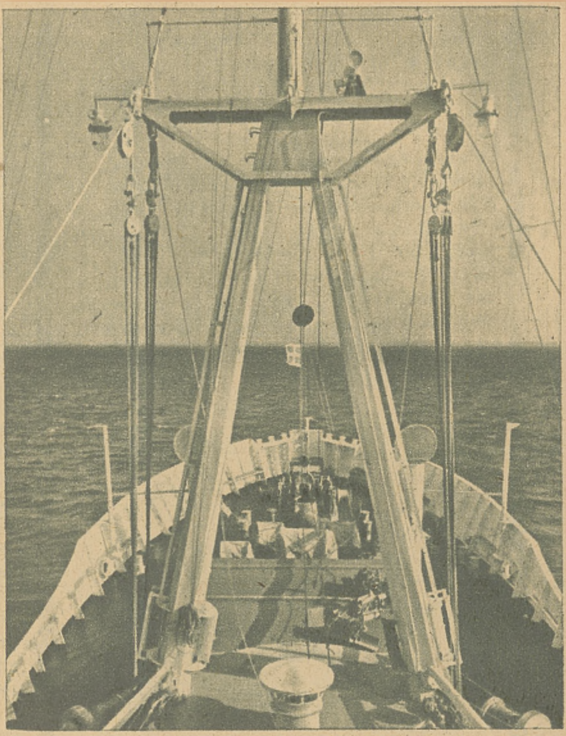
Wobec stałych niemal wypadków odmowy wyładowywania amerykańskiej broni w portach Europy Zachodniej, akcja ta dokonywana jest ostatnio pod presją i osłoną dział okrętów amerykańskich. Na zdjęciu niszczyciel „Soley“, przycumowany w jednym z basenów portu Bordeaux, pilnuje wyładunku broni z dwu amerykańskich statków. Na nic jednak nie zdadzą się ani niszczyciele, ani nawet krążowniki czy lotniskowce. Na nic czołgi, armaty, amunicja i samoloty — wyładowywane w europejskich portach rękoma żołnierzy i najmitów — bo robotnicy portowi nie chcą przykładać ręki do dzieła podpalania świata. Na nic — bo tak jak robotnicy portowi — wszyscy prości ludzie Europy i całego świata nie chcą wojny, a pokój — wbrew kapitalistycznym zausznikom, ich wojskom i okrętom — będzie utrzymany.



— Co tylko jedną rybkę złowiłeś?!!!...

8 „SZKLANEK“?

Żeglarze wiedzą, że w czasie czterogodzinnej wachty wybija się po pierwszej pół godzinie jedno uderzenie na dzwonie okrętowym, tzw. pół „szklanki“, po godzinie uderzenie podwójne, tzw. „szklankę“ itd. aż do czterech „szklanek“ na zakończenie wachty, po czym zaczyna się od początku. Cztery „szklanki“ wypadają o godz. 0,4, 0,8, 12, 16, 20 i 24. A zatem kiedy wybija się osiem „szklanek“? Tylko raz do roku o godz. 24 31 grudnia. Wybija się wtedy cztery „szklanki“ dla kończącego się i cztery dla nowego roku.

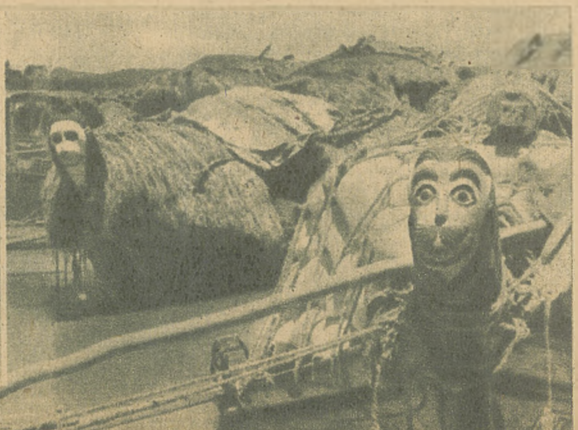


Do artykułu „Opowieści masztu“ w poprz. n-rze „Młodego Żeglarza“: Nowoczesny dwunogi maszt, spotykany coraz częściej na drobnicowcach. Do zalet jego zaliczają się m. in.: możność instalowania na nim bumów o dużej nośności oraz zwiększona widoczność do przodu. Pytanie: czy statek, którego fragment widzimy na zdjęciu — płynie, czy też stoi? Pośród Czytelników, którzy nadeślą uzasadnioną odpowiedź — rozlosujemy trzy morskie książki.

DZIWADŁA BRAZYLIJSKICH RZEK

Łodzie używane na niektórych rzekach Brazylii, odznaczają się ciekawą budową dziobów, zaopatrzonych w monstrualne rzeźby przedstawiające głowy ludzi, psów, węży wodnych itp. Rzeźby te, według wierzeń zabobonnych i ciemnych marynarzy oraz rybaków brazylijskich, zapewnić mają łodziom zwrotność, szybkość i stateczność oraz mają chronić je od złych duchów i nieszczęść.

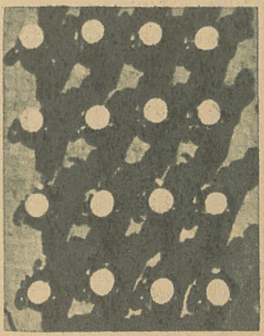




CO PRZEDSTAWIA ZAMIESZCZONE OBOK ZDJĘCIE?

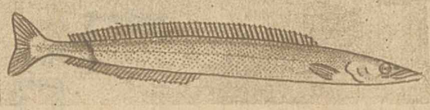
Trzy morskie książki rozlosujemy pomiędzy tych Czytelników, którzy nadeślą nam do 15 kwietnia prawidłową odpowiedź na powyższe pytanie.

Zdjęcie zamieszczone w poprzednim n-rze przedstawiało dziób kablowca. Nagrody książkowe otrzymali: M. Maciejewski, Gdynia; Z. Kruk, W-wa; W. Zawadzki, Kraków.



Na pytanie — jak brzmią nazwy okrętów wojennych przedstawionych w notatce „Kominowe Historyjki“ (w poprz. n-rze) — otrzymaliśmy dużo dobrych odpowiedzi. Książkę morską otrzymał S. Ostrowski z Gdańska. A oto prawidłowa odpowiedź: 1. „Sverige“; 2. „Gustaw V“; 3. „Petropawłowsk“ („Marat“); 4. „Algerie“; 5. „Pola“; 6. „Maya“ (wzgl. „Atago“; „Takao“ lub „Tyokai“).

SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ UŻYTEJ W TREŚCI NUMERU:



DOBIJAK (ammodytes lanceolatus) — ryba długości 20 — 30 cm o bardzo wydłużonym kształcie. Pospolita w płytkich wodach północnego Atlantyku, Morza Północnego, Bałtyku. Służy jako pokarm dla ryb drapieżnych i mięsożernych jak dorsz, płastugi. Poławiana jako przynęta. Nie mieszać z tobisem.

EPRON — skrót nazwy „Ekspedycja Podwodnych Robót Osobliennowo Naznaczenia". Są to ekipy radzieckich nurków i specjalistów od wydobywania wraków, którzy m. in. i na naszym obszarze — przeprowadzili pierwsze po wojnie, najtrudniejsze i najważniejsze prace oczyszczające, uruchamiając dla żeglugi porty i wody przybrzeżne.

HELGOLAND — wyspa na Morzu Północnym, 46 km na północny-zachód od ujścia Łaby i Wezery. 63 metry wysoka jednolita skała. W czasie wojny służyła jako baza niemieckich okrętów podwodnych.

LOFOTY — grupa wysp na Oceanie Lodowatym — tuż przy brzegach Norwegii. Od stycznia do kwietnia na Lofotach trwa sezon połowu dorsza. W miesiącach tych od lat co roku zjeżdżają się statki i łodzie rybackie z całego wybrzeża norweskiego. Dzisiaj są to nowoczesne kutry i traulery. Do niedawna były



to specjalne żaglowo-wiosłowe łodzie lofockie odznaczające się dużą dzielnością morską. Łodzie te w prostej linii pochodziły od dawnych łodzi Wikingów. Wyprawę na Lofoty na takiej łodzi opisał Johan Bojer w książce pt. „Ostatni Wikingowie".

PAGAJE — rodzaj krótkich wioseł, używanych przy wiosłowaniu bez dulek (np na „kanadyjce").

PODWÓJ — duży skorupiak (5—6 cm), służący jako pokarm dla ryb dennych, jak dorsze i flądry.

SUWNICA — specjalnej konstrukcji dźwig umieszczony pod stropami hal fabrycznych, magazynów itp. Suwnice buduje się również na wolnym powietrzu nad placami składowymi blach okrętowych i kształtowników.

SZKUNA — zmieniona nazwa szkunera. Nazwy tej używają Kaszubi odnośnie małych zatokowych handlowych żaglowców o skośnych żaglach mimo, że nie zawsze były one taklowane jak szkunery, częściej jako kutry lub kecze.

LEKTURA MORSKA





Wydaną przez „Książkę i Wiedzę" prawie 400-stronicową książkę pt. „Kapitan pierwszej rangi" * *bierze się do ręki z niemałym zainteresowaniem, spowodowanym nie tylko jej tytułem i eskadrą pancerników na okładce, ale i nazwiskiem autora. Tytuł i temat okładki mówią nam o tym, że książka traktować będzie o sprawach wojenno-morskich, zaś nazwisko autora gwarantuje jej jakość. Aleksy Nowikow-Priboj jest bowiem czołowym rosyjskim marynistą.*

Zainteresowanie, z jakim bierze się tę książkę do ręki, jeszcze wzrasta w miarę jej czytania i do punktu kulminacyjnego dochodzi przy ostatnim opowiadaniu, które całemu zbiorowi nadało tytuł. Opowiadań tych jest w książce sześć: „Opowiadanie bosmanmata", „Morze wzywa", „Załoga łodzi podwodnej", „W Zatoce Otrada", „Wyprawa komunisty" i „Kapitan pierwszej rangi". Wszystkie są one napisane w formie opowiadania, prowadzonego w pierwszej osobie i, choć tylko przy ostatnim autor wyraźnie przyznaje się, że on sam brał udział w akcji opowiadania, to jednak mamy prawo sądzić, że i większość pozostałych osnutych została na tle jego własnych przeżyć.

Wbrew pierwotnemu wrażeniu, przy czytaniu okazuje się, że bohaterami trzech opowiadań są marynarze z floty handlowej. Jednakże ten parytet wojenno- i handlowo-morski jest tylko pozorny, bowiem dwa największe i najlepsze opowiadania, których akcja toczy się na pokładach rosyjskich, a później radzieckich okrętów wojennych, zajmują przeszło dwie trzecie objętości książki. Są to „Załoga łodzi podwodnej" i „Kapitan pierwszej rangi". Tytułowym kapitanem pierwszej rangi jest prosty marynarz z rocznika autora, którego wielkie zdolności potrafiła dopiero ocenić władza radziecka, umożliwiając mu dalsze kształcenie się i studia, dzięki którym dopiął tej wysokiej rangi. W „Załodze łodzi podwodnej" autor opisuje katastrofę i zatonięcie łodzi ** *oraz uratowanie się części załogi za pomocą wyrzutni torpedowej.*

* A. Nowikow-Priboj — „Kapitan pierwszej rangi". Tłum. z jęz. rosyjskiego J. B. Rychliński. „Książka i Wiedza", Warszawa 1950. Str. 399, cena zł 14.50.

** Z uwagi na to, że tłumacz używa terminu „łódź podwodna", recenzent — aczkolwiek nie podziela w tym zdania tłumacza — użył tego samego wyrażenia.

Pod wspólnym tytułem „ZEW MORZA *, *„Prasa Wojskowa" wydała niedawno zbiór 15 nowel i opowiadań następujących znanych pisarzy radzieckich: B. Gorbatowa, B. Ławreniewa, E. Miannika, A. Nowikow-Priboja, A. Punczenoka, R. Rechta, R. Sirge, K. Staniukowicza i M. Wagnera.*

Tematyka zebranych w jednym tomie opowiadań jest bardzo bogata. Wachlarz tematów rozpina się szeroko przede wszystkim w czasie, bo kilka opowiadań, przenosi nas na pokłady dawnych rosyjskich żaglowo-parowych okrętów z początku drugiej połowy ubiegłego stulecia, inne—stykają nas z życiem i pracą radzieckich „moriaków" w okresie budownictwa socjalistycznego, wreszcie trzecia grupa — zapoznaje czytelnika z bohaterskimi czynami marynarzy i rybaków radzieckich w okresie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej.

Równie bogato przedstawia się wachlarz tematów, gdy spojrzymy na nie pod kątem umiejscowienia akcji. Poznajemy więc życie na okrętach wojennych zarówno tych dawnych, jak i najnowocześniejszych: torpedowcach, trałowcach i okrętach podwodnych. 4 opowiadania przenoszą nas na statki handlowe. Stykamy się też z życiem ludzi wybrzeża związanych z morzem, a więc rybaków i polarników, pracujących przy obsłudze Północnej Drogi Morskiej.

Pomimo tej rozmaitości tematów jest jedna więź wspólna, która wszystkie zawarte w tomie nowele i opowiadania łączy w całość. Więzią tą są występujący w nich bohaterowie, a właściwie bohater, którym jest zwykły, prosty radziecki „moriak" — człowiek morza.

Szkoda, że tłumacze niektórych opowiadań nie ustrzegli się usterek fachowo-językowych, a ilustracje nie wykazują żadnej znajomości tematyki morskiej.

Nie umniejsza to wartości książki, bo przez wielu jej czytelników usterki te nie zostaną zauważone, ale pilni Czytelnicy „Młodego Żeglarza" niewątpliwie będą mieli okazję do kilku ciężkich westchnień i zgrzytnięć zębami.

* „Zew Morza" — opowiadania, wyd. „Prasa Wojskowa", Warszawa 1950; str. 316, cena zł 8.70.



Wszystkim Czytelnikom, którzy nadesłali do redakcji listy z zapytaniami w sprawie warunków przyjęcia do szkół morskich — posłaliśmy „INFORMATOR", w którym są podane warunki, jakie obowiązywały w roku szkolnym 1950/51.

Warunki przyjęcia w następnym roku szkolnym tzn. 1951/52 będą zbliżone, jakkolwiek zastrzegamy, iż mogą nastąpić w nich zmiany. O zmianach doniesie „Młody Żeglarz".

Tadeusz Tengowski, Gdynia—Grabówek — List Wasz, według życzenia, posłaliśmy do Ośrodka Sportów Wodnych Ligi Morskiej w Gdyni, Basen Jachtowy. Wzajemne pozdrowienia.

Zbigniew Krzaczyński, Pyskowice — W sprawie założenia szkolnego koła LM należy zwrócić się do Zarządu Obwodu LM w Waszym mieście, względnie — jeśli takiego nie ma — do Zarządu Okręgu LM w Waszym mieście wojewódzkim. Pozdrowienia.

Bogusław Szczepański, Sopot — Zwróćcie się do Administracji Wydawnictw PPW „Wydawnictwa Morskie" Gdańsk—Wrzeszcz, ul. Morska 22. Zaznaczcie tylko dokładnie, o jakie numery Wam chodzi. Co do modelarni, to należy zwrócić się do Obwodu Ligi Morskiej w Sopocie, ul. Czerwonej Armii 83, gdzie udzielą Wam wyczerpujących wyjaśnień.

Bernard Frelich, Żary — Wpłat na „Młodego Żeglarza" należy dokonywać na konto: Warszawa I-19107/110 P.K.P. „Ruch" Centralna Ekspedycja, Warszawa, ul. Srebrna 12.

Zdzisław Szczęch, Jarosław — W sprawie, o którą pytacie, udzieli Wam informacji Rejonowa Komenda Uzupełnień w Waszym mieście.

Jerzy Mazur, Rzeszów — Zwróćcie się z podaniem do Wydziału Szkolenia Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego w Gdańsku, ul. Jana z Kolna 31.

Henryk Fonfara, Rybnik — Przyjęcia do Szkoły Jungów w roku szkolnym 1950/51 zostały zakończone. Posyłamy Wam „INFORMATOR" może któraś z wymienionych tam szkół będzie Wam odpowiadała.

Czytelnik „Młodego Żeglarza" z Grudziądza — Podręcznik budowy popularnej łodzi żaglowej typu „Pionier" wydanej przez „Prasę Wojskową" jest do nabycia we wszystkich księgarniach. Jeżeli w księgarniach Waszego miasta nie ma — należy zwrócić się bezpośrednio do wydawcy.

Marian Gońda, Gdynia — Zwróćcie się bezpośrednio do Dyrektora PCWM, Gdynia — Grabówek, Czerwonych Kosynierów 89. O ile nam wiadomo świadectwa tymczasowe nie były jeszcze wymienione. Serdeczne pozdrowienia.

PRZYJACIELE W POTRZEBIE

Nie upłynęło jeszcze dużo czasu od wyjścia kutra rybackiego „Arka 10" na morze, kiedy niespodzianie ze wschodu nadciągnął sztorm. Było to w połowie stycznia 1951 roku i wicher, pędzący po morzu białe pasma piany, przynosił znad lądu lodowate zimno.

„Arka 10" z trudem trzymała się na kursie. Fale przelewające się przez jej pokład powoli pokrywały kuter lodową powłoką. Wkrótce maszt i olinowanie łodzi, nadbudówki i pokład lśniły od lodu. Lód oblepił także wał sterowy i zablokował ster. Niczym szeroka obręcz — opasał kuter w linii wodnej. Każdy krok na pokładzie groził utratą życia... Na dobitek złego, w końcu przestał działać motor. Pozbawiony napędu, bez działającego steru, kuter bezwolnie podskakiwał na grzbietach fal.

A na tej poturbowanej łupince czterech młodych polskich rybaków toczyło bój o swe życie.

Było niewymownie ciężko. Przemoczona do suchej nitki odzież zamarzała na ciele, palce drętwiały przy odskrobywaniu lodu. Podczas pompowania wody w zenzie silne przechyły kutra rzucały człowieka raz o jedną, raz o drugą ścianę. Gdyby można było przynajmniej rozpalić w piecu i nieco się ogrzać! Jednakże przy tym miotaniu się łodzi żar wylatywał na mokrą podłogę i z sykiem gasł. I tak było przez trzy dni. Trzy razy po dwadzieścia cztery godziny...

Trzeciego dnia załoga zaczęła wzywać pomocy. Gdy nadeszła noc wydawało się już, że nadchodzi pomoc, w polu widzenia pojawił się bowiem jakiś kuter i... oddalił się, pomimo wystrzelonych z „Arki 10" rakiet świetlnych. Czterej rybacy nie mogli tego pojąć. Żaden człowiek morza nie zostawi na łasce losu swych znajdujących się w potrzebie kolegów, a ten kuter tyle się przejął wołaniem „Arki 10" o pomoc, co bezpłatnymi ogłoszeniami sztucznymi...

Nastąpiły ciężkie do zniesienia chwile. Nie łatwo było utrzymać odwagę i nie zwątpić w obliczu szyderczo wyjącego sztormu. W końcu jednak pojawił się nowy statek. Był to lugier „Rosi Maddalena", płynący pod czarno-czerwono-złotą banderą. Zauważył on rozpryskujące się wysoko gwiazdy rakiet i ryzykownym zwrotem podszedł tuż do polskiego kutra. Gdy czterej rybacy odcyfrowali na jego rufie nazwę portu macierzystego — Rostock, zrozumieli, że przybywają przyjaciele z Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Kapitan Koch z „Rosi Maddalena" wziął uszkodzony kuter na hol i przy akompaniamencie wytężonego stukania silnika spalinowego lugier wraz z holowanym kutrem — pomimo silnego wiatru i fal skierowały się do najbliższego polskiego portu. Wprawdzie oba statki były już w stanie stawić czoła sztormowi, jednakże przelewające się wściekle przez pokład fale okrywały statki tak grubymi powłokami lodu, że kapitan Koch zawrócił i obrał kontr-kurs: kierunek na najbliższy port — Sassnitz.

I oto 27 stycznia 1951 roku, tego samego dnia, w którym we Frankfurcie podpisane zostały dokumenty stwierdzające ostateczne wytyczenie polsko-niemieckiej granicy pokoju, zawinęły o godzinie 14,27 do portu w Sassnitz niemiecki i polski statek, w braterskich więzach. I w tym samym czasie, gdy niemieccy i polscy robotnicy zawierali braterstwo we Frankfurcie, polscy rybacy i ich niemieccy ratownicy zamieniali mocny uścisk dłoni. W Sassnitz, pracownicy państwowego przedsiębiorstwa rybołówczego, wzięli wycieńczonych polskich rybaków w opiekę i wkrótce czterej uratowani byli znów „na nogach". Później — oczywiście — nastąpiły długie rozmowy. Polscy rybacy musieli wciąż opowiadać o swej ojczyźnie i swej pracy. W końcu niemieccy rybacy zrozumieli, że polscy koledzy porządnie ich wyprzedzili, jednakże nikt im tego nie zazdrościł. Wprost przeciwnie! Wszyscy chcieli naśladować kolegów z „Arki 10"! I gdy wyreperowany kuter opuszczał Sassnitz, udając się do Gdyni, jego załoga podjęła współzawodnictwo z załogą jednego z kutrów z Sassnitz. Cóż w tym dziwnego? Przecież Gdynia leży w Polskiej Republice Ludowej a Sassnitz — w Niemieckiej Republice Demokratycznej...

wg „Vorwärts"
(tłum. J. P.)



MŁODY ŻEGLARZ

nr 3 — 4

MARZEC — KWIECIEŃ 1951.

Młodzieżowe pismo popularyzacyjno-szkoleniowe

LIGI MORSKIEJ

Adres Redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 21-84; Adres Administracji: Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska 22, tel. 41941 do 9; Delegatura w Warszawie: ul. Widok 10.

REDAGUJE ZESPÓŁ



fot. K. Komorowski

TREŚĆ NUMERU:

WYDAWNICTWA MORSKIE P.P.W.

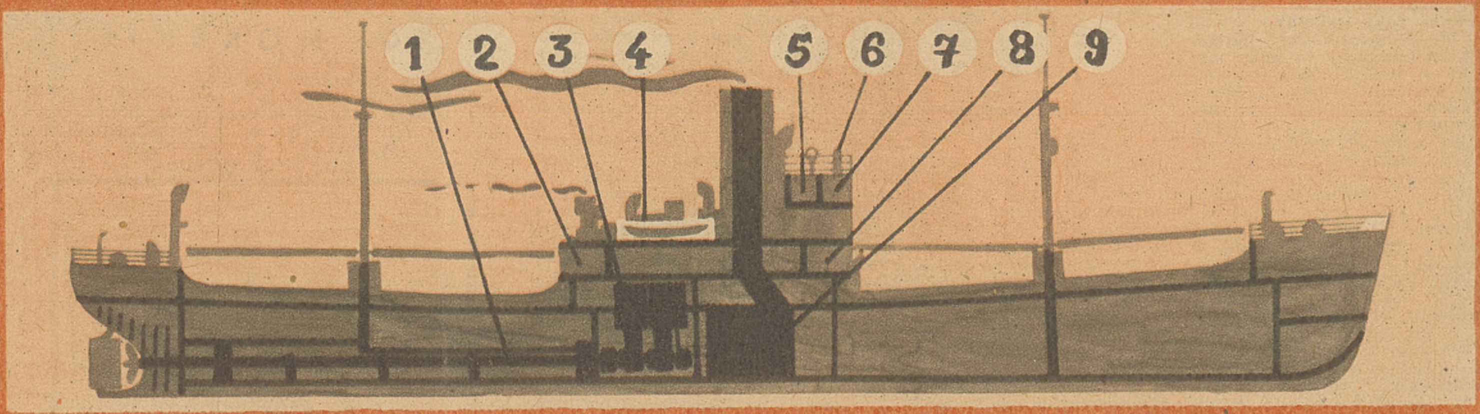
WARUNKI PRENUMERATY

Wpłat dokonywać należy bezpośrednio na konto PKO I-19107/110 PPK „RUCH" — Centralna Ekspedycja, Warszawa, ul. Srebrna nr 12. Na odwrocie blankietu należy wyraźnie napisać imię, nazwisko i adres zamawiającego oraz podać ilość zamówionych egzemplarzy, okres na jaki się je zamawia, a także zaznaczyć, czy jest to przedłużenie dotychczasowej, czy też nowa prenumerata.

Warunki prenumeraty:

Kwartalnie	—	2 zł 25 gr.
półrocznie	—	4 „ 50 „
rocznie	—	9 „ 00 „

Wielki konkurs!!



GDZIE UMIEŚCISZ TYCH LUDZI?



Na rysunkach oznaczonych literami od A do I widzimy zajętych pracą członków załogi parowca, którego przekrój podany jest powyżej. Miejsca na statku, w którym wykonywają oni swoje czynności, ponumerowane są od 1 do 9.

Zadanie konkursowe polega na tym, żeby umieścić każdego z członków załogi statku we właściwym miejscu, wpisując na kuponie przy każdym numerze odpowiednią literę.

Odpowiedzi należy nadsyłać do dnia 20 kwietnia, najlepiej na karcie pocztowej z naklejonym na nią kuponem.

MIĘDZY CZYTELNIKÓW, KTÓRZY NADEŚLĄ PRAWIDŁOWE ODPOWIEDZI — ROZLOSOWANE ZOSTANIE 100 KSIĄŻEK O TEMATYCE MORSKIEJ.

Wyciąć, wypełnić, nalepić na karcie pocztowej i wysłać pod adresem: „Młody Żeglarz", Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, z dopiskiem: **KONKURS.** Podać nadawcę.

1.	4.	7. ....
2.	5.	8. ....
3.	6.	9. ....